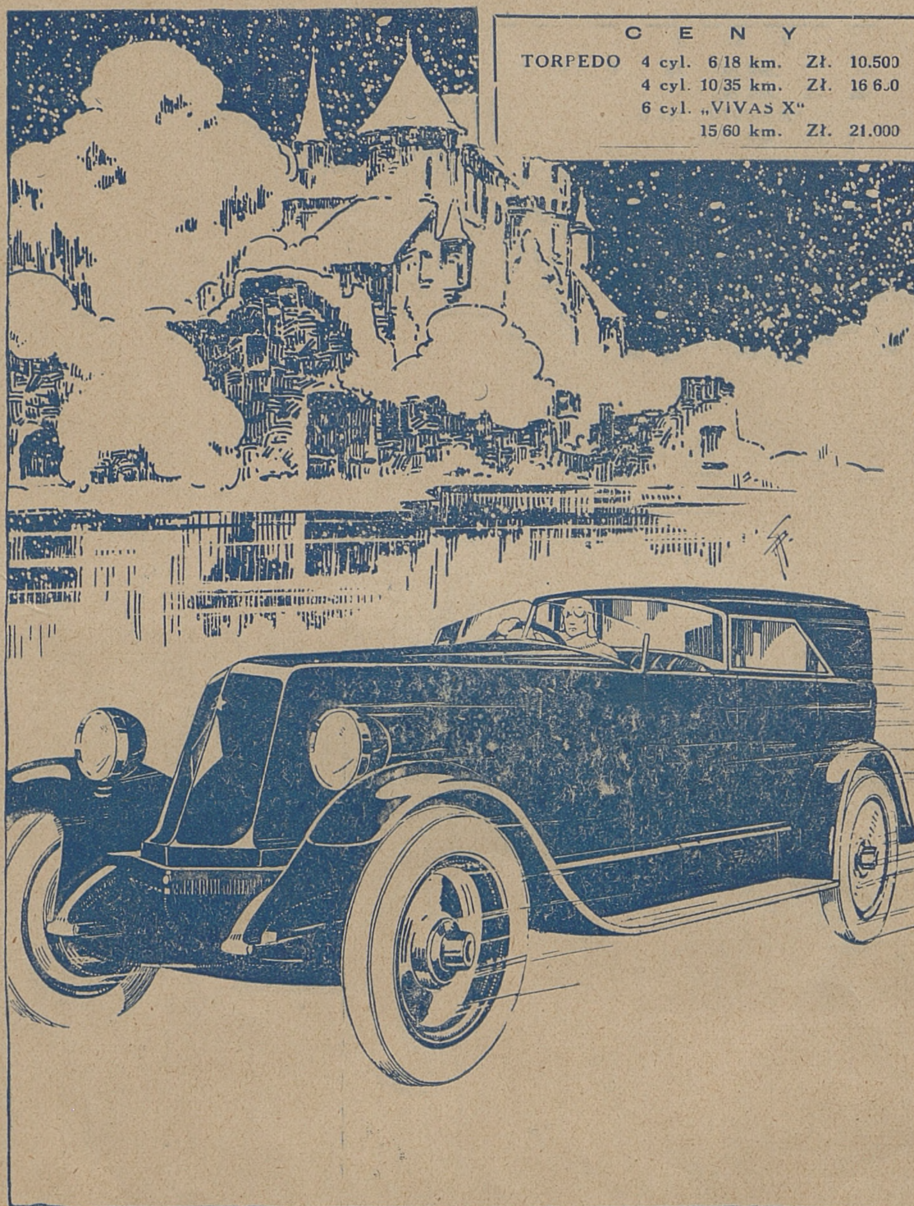


Przegląd Turystyczny
i Uzdrowiskowy
Nr. 1.
...a u nas zima.

SMUKŁOŚĆ I ELEGANCJA LINJI
WYGODA I PEWNOŚĆ W PODRÓŻY




# RENAULT

## SAMOCHODY TURYSTYCZNE

WYŁĄCZNI ZASTĘPCY:

Tow. ESPER

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 153.
KATOWICE, RYNEK 2.
KRAKÓW, KARMELICKA 9.

№ 1 — Rok I Warszawa, grudzień 1928 r. Cena Zł. 1.40



PRZEGLĄD
TURYSTYCZNY I UZDROWISKOWY
CZASOPISMO POŚWIĘCONE TURYSTYCE, PODRÓŻOM, KRAJOZNAWSTWU i UZDROWISKOM
WYDAWNICTWO POLSKO-AMERYKAŃSKIEGO TOWARZYSTWA TURYSTYCZNEGO „UNIVERSAL"
Redaktorzy: Anatol Burski i Dyonizy W. Slusarski.



# *Od Wydawnictwa*

*Po uzyskaniu Niepodległości, Rzeczpospolita Polska zespoliła się w jedną całość państwową, kulturalną i społeczną. Poszczególne zabory, żyjące dotąd zupełnie odrębnemi, nieraz zgoła przeciwnemi metodami, zaczęły szukać płaszczyzn pojednawczych, któreby zatarły różnice dzielnicowe i ułatwiły porozumienie.*

*Nie łatwo jednak takie płaszczyzny było odnaleźć lub stworzyć. W wielu jeszcze wypadkach panoszy szowinizm dzielnicowy, który kruszy fundamenta gmachu miłości Ojczyzny. Źródłem tego nieporządanego uczucia jest nikła znajomość całego Kraju. Małoż to można spotkać Poleszuków, dla których „Ojczyzna" zamyka się w nieprzytulnym, i jak dla niego bezkresnym obszarze bagien? Małoż to Rusinów, lub Białorusinów, wogóle nie zdających sobie sprawy z tego co to jest Polska? Dużo. I to dlatego dużo, że nie znalazł się nikt, ktoby chciał zaślepionych, okłamywanych, tendencyjnie i źle o Polsce informowanych Rusinów, Poleszuków i t. p. przewieźć wzdłuż i wszerz całej Rzeczypospolitej, dając im dokładne pojęcie o całej ich Ojczyźnie.*

*Były co prawda wycieczki zbiorowe o celach krajoznawczych, ale mimo kolosalnego znaczenia i korzyści, liczba ich pozostała tak nieliczną, że wszystkie poszły w zapomnienie.*

*Toby dotyczyło wzajemnego zapoznania, i ułatwienia współżycia poszczególnych dzielnic wewnątrz Kraju, pozostaje jednak jeszcze zagadnienie współżycia i kontaktu z Krajem tych, którzy znajdują się po za granicami, którzy będąc Polakami, dla chleba powędrowali w obce kraje.*

*Z tymi ludzmi, którzy najczęściej przedstawiają z siebie element najbardziej przedsiębiorczy i energiczny, za wszelką cenę kontakt należy utrzymać. Należy uczynić wszystko, aby od czasu do czasu uczuli oni potrzebę odwiedzenia Ojczyzny, aby sami jak najdłużej poczuwali się do polskości i polskość tą swoim dzieciom jaknajskrzetniej przekazywali.*

*Zupełnie innego charakteru, ale nie mniej ważne, jest zagadnienie współpracy narodów.*

*Polska, jako państwo młode, w niejednym wypadku musi korzystać z wzorów zagranicznych, nieraz doświadczenie i rutyna życiowa starszych państw może mieć zastosowanie w naszem, jeszcze nie zupełnie ukształtowanem życiu.*

*Żeby jednak, nie ulegać wpływom, jednostronnym, jednoźródłowym, należy rozglądać się wszędzie, poznawać wszystko, co godne jest zapoznania.*

*Musimy więc, w tym celu, wzbudzić ruch turystyczny o charakterze międzynarodowym, dając możność obywatelom pol-*

*skim zapoznća się ze sposobami życia innych narodów.*

*Musimy też, ze względów czysto życiowych na drodze wzajemności dawać się poznać innym i to się poznać z tej strony, która nas nieskompromituje w oczach wymagającego Zachodu. Musimy poprowadzić racjonalną propagandę państwową zagranicą. Musimy zaciekawić swojemi zabytkami, kulturą i pięknem naszej przyrody, tych, których jedynym celem życia jest bywać i zwiedzać. Musimy ściągać do siebie turystów zagranicznych.*

*Wiele więc jest do zrobienia skoro dotykamy się zagadnienia turystyki, krajoznawstwa, podróży, kurortów.*

*Dlatego też, aby pracę tę usystematyzować, aby ludzi dobrej woli zjednoczyć i wysiłek ich skierować w najlepszym kierunku, przystępujemy do wydawania specjalnego czasopisma, które poświęcamy w całości tym sprawom.*

*Za cel naszej pracy stawiamy 1) informowanie wszystkich mieszkańców Rzeczypospolitej, o pięknie naszej ziemi, możliwościach turystycznych, zależnie od środków lokomocji, technicznych i finansowych, oraz w zależności od dzielnicy i pory roku. 2) Nawiązanie ściślejszego kontaktu z emigracją i zachęcanie Polaków na obczyźnie do gremjalnego i pojedyńczego odwiedzania Kraju. 3) Idąc po linji specjalnych numerów dać polskiemu czytelnikowi pojęcie o pięknie i możliwościach turystycznych w krajach obcych, jak również drogą specjalnych numerów w obcych językach, stworzyć zainteresowanie turystyką po Polsce. 5) Być informatorem dla tych, którzy zwiedzają Kraj lub podróżują. 6) Wpływać na ukształtowanie się jaknajdogodniejszych warunków dla rozwoju turystyki. 7) Chronić turystę od wyzysku, na jaki jest narażony. 8) Dbać o rozwój uzdrowisk krajowych pobudzając je do współpracy nad podnoszeniem ruchu turystycznego w Polsce. 9) Współdziałać w rozwoju krajowego przemysłu turystycznego. 10) Szerzyć zamiłowanie do turystyki i podróży wśród młodzieży.*

*W tych dziesięciu punktach zamykamy program swojej działalności, biorąc sobie za ogólną dewizę współpracować, — nie przeszkadzać, tworzyć — nie burzyć, radzić — nie narzucać swego poglądu, wreszcie dbając o dobro turystyki, walczyć otwarcie — nie podkopywać.*

---

M. RYTARD

# TURYSTYKA

*Magiczne słowo!*

*W zmechanizowanem życiu wielkomiejskiem brzmi ono melodją wypoczynku po przez trud fizyczny, dźwiękiem swobody, niespodzianki i radości na myśl o czekających nas rozkoszach chwil spędzonych zdala od jarzma codziennych trosk i szarej monotonnej walki z życiem, o życie...*

*Wybiegnijmy wzrokiem poza przymglone dymem i kurzem morza martwych murów, wystrzelmy spojrzeniem ponad prostolinijne sieci ulic opętanych wrzaskiem, ruchem i łoskotem.*

*Otrząsnijmy z siebie choć na chwilę ciężar dni zamkniętych w kołowrocie codziennych zdarzeń, drobiazgów i szablonów, według, których siły wyższe układają nasze godziny, miesiące i lata w łańcuch przymusu, w którym jesteśmy tylko mikroskopijnem kółkiem, łączącem się niedostrzegalnie w tajemniczym strumieniu czasu.*

*Zapragnijmy oddechu i wolności!*

*...Wszak jeszcze są gdzieś przestrzenie nieogarnione, wzrokiem, góry, doliny, rzeki i morza, widoki oszałamiające, zachody i wschody!*

*... „Wszak jeszcze są gdzieś ultramarynowe chmury" ..., stoki Tatr dzwoniące potokami i leśnym szumem!...*

*Zadużo was tu żyje razem bez chmur i bez drzew ludzi, którzy nie widzieli ceglastych słońc nad zamalowanymi wierchami, księżyców tonących w granatowych misach mroźnych stawów, w huraganach śnieżnych i potopie zdradliwych mgieł.*

*Wy wszyscy nieświadomi rozkoszy i uroku turystyki, spróbujcie odmienić swe twarze i zainteresowania. Oto rozpięty nad waszymi głowami żagiel mleczno-biały bierze w swe płuca oddech wiatru, posuwa was po ślizkiej toni wód i niesie w przestrzeń wśród radosnej sztuki żeglowania.*

*Cóż to za przecudna przyjemność, jednem poruszeniem władnej ręki nadawać kierunek i zmieniać bieg posłusznej łodzi, nadstawiać pierś chłodnej fali i nurzać twarz w rosie niesionej, wiatrem porannym!*

*A gdy zmęczone żeglarskim trudem ciało spocznie na dnie łodzi, wzrok zatopiony rozpływa się w rozżarzonym błękicie nieskończonego nieba i zlewasz się żeglarzu szczęśliwy z przestrzenią, barwą i powietrzem.*



Tatry. Morskie Oko

*Jesteś wniebowzięty!*

*A kogo wabią echa gór, niech nie zagłusza w sobie głosem „rozsądku" tych dźwięków uwodzących, póki jeszcze ciało rzeźkie i gotowe zawsze do ruchu i wysiłku fizycznego.*

*W butach podkutych z uszanowaniem należnem dla skalistych żywiołów górskich, z workiem turystycznym na plecach i wierną, wiśniową lagą w ręku, wymkniemy się z opłotków miejskich!*

*Śmigniemy wartko stokami falistymi. Siedmiomilowym krokiem przeskakiwać będziemy szemrzące strumienie pnąc się wesoło ku rozgrzanym w słońcu muszlom granitowych dolin.*

*Rozwalimy się szeroko na mchach pachnących ostrą wilgocią zieleni. Chwil parę poleżeć, żeby płuca złapały znów oddech i piąć się dalej ścieżkami zawieszonemi między niebem i ziemią, a potem, gdy urwą się nagle i zgubią w granitowych pustyniach, ręce mocne i stopy sprężyste oddamy na usługi zręcznej, przemyślnej spinaczce w walce z nieustępliwymi ścianami. W zlebach pierzystych, w kominach spadających wąskiemi szczelinami do naszych stóp odnajdziemy rozkosz prawdziwą szlachetnego wysiłku i zadowolenia z siebie, wyciągnięci na gorącym granicie zdobytego szczytu.*

*Oto zima szara i błotnista na dolinach i w miastach woła nas ku sobie mroźnym oddechem gór!*

*Przypnijmy narty.*

*W powietrzu stężałem od mrozu, jakaś przedziwna lekkość ogarnia całe ciało.*

*Z szelestem śniegu krajanego ślizkiemi deskami suniemy w harmonijnej muzyce posuwistego kroku.*

*Ciało całe pracuje w logice narciarskich ruchów.*

*Na grań, wszyscy na grań, wyżej, jeszcze wyżej! Stanąć twarzą w twarz ze szczytem oślepiającym białością, wyiskrzonym blaskami, ogniem śnieżnych djamentów. Gdy oczy głodne widoków napatrzyły się już do syta rzućmy się w dół, jak kule błyskawiczne.*

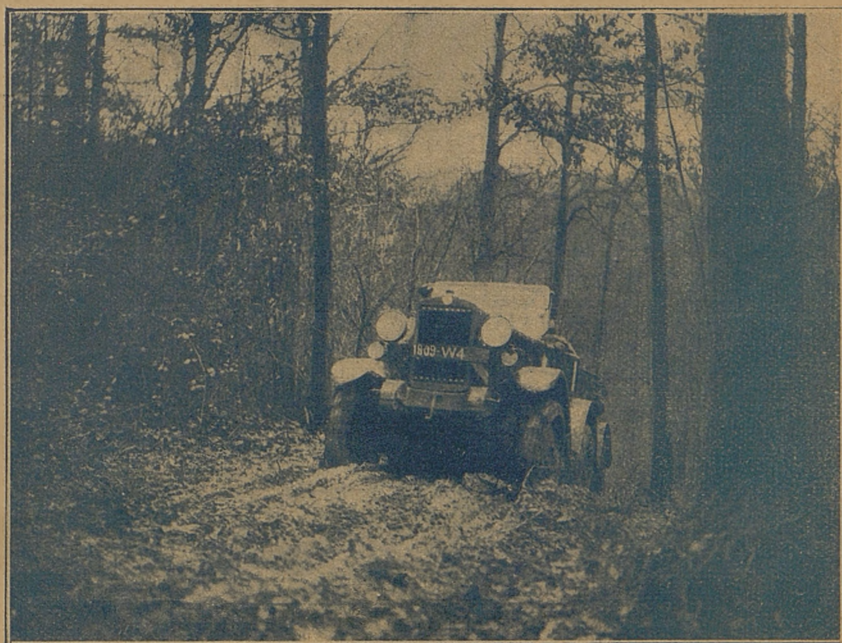
*W bajecznej karnacji ewolucji narciarskich odżyją w nas przygłuszone żywioły wrażeń, odsunie się przestrzeń i szybkość zwyciężona parą prymitywnych desek.*

*O wy wszyscy nieznani „bracia w człowieku" uwierzcie w rozkosze turystyki, a życie wasze rozjaśni się nowym ogniem, wybuchnie nowym dynamizmem, wzbogacicie siebie, myśli swe i uczucia chwilami niezapomnianemi.*

## TURYSTYKA SAMOCHODOWA W ZIMIE

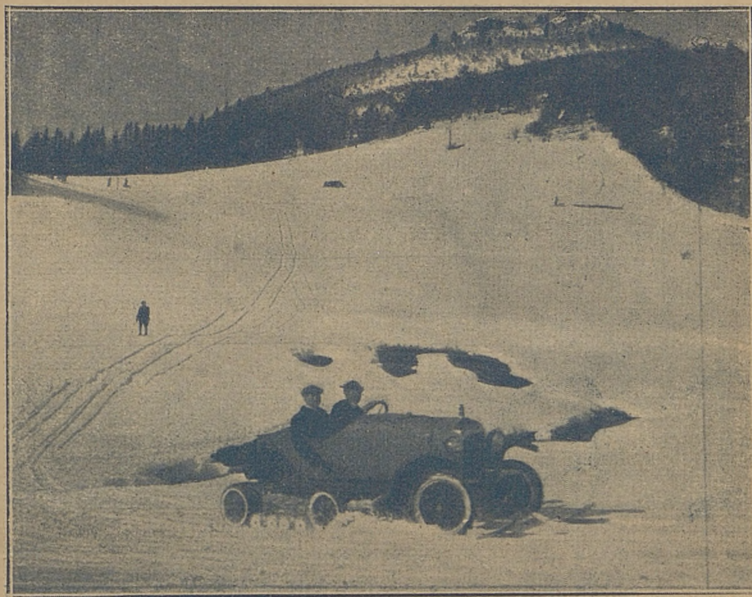
Pomimo że w naszym klimacie zima nie jest uważaną za odpowiednią do turystyki, zwłaszcza samochodowej, porę roku, to jednak w pewnym mniejszym zakresie turystykę tę i w zimnej porze uprawiać można. Naturalnie mowy być nie może w zimie o jakichkolwiek dłuższych wycieczkach. Tury samochodowe przekraczające jeden, maksymalnie 2 dni są w tej porze roku już ryzykowne, ze względu na częste i raptowne zmiany pogody, które w ciągu kilku godzin zmienić mogą gruntownie warunki — drogowe. Wszak w tej porze człowiek staje się niejako niewolnikiem kapryśnej pogody, a wszelkie wycieczki, najeżone trudnościami terenowemi, których pokonanie wymaga poświęcenia całkowitej energji i wytężonej uwagi, mogą być wybitnymi wyczynami sportowymi, ale dla strony turystycznej nie pozostawiają już sił i czasu. Zresztą i to przyznać należy, że krajobraz zimowy jest naogół znacznie mniej ciekawym od krajobrazu letniego za wyjątkiem jedynie okolic górskich, ale te są przeważnie dla automobilistów w zimie zupełnie niedostępne z powodu obfitości śniegu na drogach górskich.

O wielkiej więc turystyce samochodowej, o złożonych wycieczkach zakreślonych na czas dłuższy w zimie mowy być nie może. Pozostają jednak, jak wspomniałem, wycieczki krótsze, 1-o dniowe, które pozwalają automobilistom właśnie w zimie poznawać okolice, niedostępne dla nich




Typ samochodu 3-osiowego wchodzący coraz bardziej w użycie i dzięki któremu żadna najgorsza boczna droga nie będzie już niedostępną dla turystyki

o innej porze roku. Zapominać bowiem nie należy, że o ile zima jest wielką niszczycielką dróg, to z drugiej strony mróz jest wielkim budowniczym szos. Jeżeli zima nie jest zbyt śnieżną, a mróz trzyma przez czas dłuższy, to dla automobilistów otwiera się przebogata sieć dróg — wszelkie piaszczyste i błotniste „trakty", „wygony" i dróżki polne, po których ani marzyć przejechać samochodami w zwykłych warunkach (a dróg tych wszak w Polsce jest kilkakrotnie więcej, niż dróg bitych) gdy skuje je mróz i przetrą furmanki, stają się wcale znośnemi, a nieraz nawet zupełnie dobremi drogami samochodowemi. Naturalnie iż myśleć nie można o pobijaniu na takich drogach rekordów szybkości. Mogą się bowiem trafiać na nich miejsca gorsze niespodziewane przeszkody, dziury, słabe mostki i t p. ale wszak w turystyce nie chodzi o pobijanie rekordów — nawet przeciwnie—zbyt wielka szybkość przeczy duchowi turystyki. Jednak nieraz i na tych bocznych, „polskich drogach" uda się rozwinąć zupełnie przyzwoitą szybkość, która uczyni przeciętną całodzienną nie dużo niższą, niż przeciętne na naszych zniszczonych przeważnie szosach.



*Tak wyglądać będzie w niedługim już czasie turystyka samochodowa w zimie*

Zima więc otwiera dla turysty samochodowego zupełnie nowe i niespodziewane perspektywy, mniejszej turystyki—jednodniowych, na boczne szlaki, wycieczki. Tę właśnie formę zimowej turystyki polecałbym jaknajgoręcej naszym automobilistom. Niedalekie nawet okolice Warszawy posiadają przepiękne ustronia, do których niesposób dojechać samochodem o innej porze roku i które dla tego pozostają nieznanemi nawet dla turystów, doskonale Polskę znających. W zimie miejscowości te stracą oczywiście na swej piękności i uroku, ale i tak niejedno jeszcze odkrycie z dziedziny piękna i dziejów ojczystych uczynić tam będzie mógł zamiłowany samochodowy turysta. Szosy u nas wszak były budowane dotąd zawsze pod kątem widzenia gospodarczym lub ze względów strategicznych. Turystyka do niedawna jeszcze nie była uznaną za dostatecznie ważki czynnik gospodarczy, któryby usprawiedliwiał budowę dróg bitych. I dla tego nasze szosy prowadzą przeważnie po terenie możliwie najprostszym, z ominięciem przeszkód naturalnych (które właśnie tworzą piękno pejzażowe, ale i podrożają budowę szos) i przez beznadziejne zazwyczaj smutne i brzydkie miasteczka handlowe. A jakież piękne są naprzykład, brzegi Pilicy, Narwi i Bugu, jakież ciekawe wioski Łowickie Kurpiowskie, wieleż starych zabytków znaleźć można w Rawskiem i Łęczyckiem! Ale szos tam przeważnie nie znajdziemy i chcąc dotrzeć do wszystkich tych rzeczy godnych naprawdę widzenia, a których mógłbym tu przytoczyć choćby kilka szpalt, automobilista wybrać musi pogodny dzień zimowy, gdy po dłuższym, bez większego śniegu mrozie, wszystkie boczne drogi i dróżki staną dla niego otworem.

W jak daleką w zimie może się automobilista zapuszczać drogę? Wszak dzień w tej porze roku jest tak krótki, a zmierzch tak rychły. A wszak nie można się dać zaskoczyć ciemnej zimowej nocy w labiryncie nieznanych i na mapach przeważnie nieznaczonych dróżek. Perspektywa ta ciekawą być może jedynie dla śmiałków, żądnych przygód i wytrzymałych na zmęczenie, ale nie dla starszego turysty. Otóż tu zauważyć należy iż trasa zimowej wycieczki turystycznej nie powinna przekraczać promienia jakich 100 do 150 klm. od miejsca wyjazdu. Nie dla tego aby w 8-o godzinnym dniu zimowym nie można było samochodem przejechać więcej niż 200 do 300 klm., ale dla tego, że nie sposób przewidzieć, jakie w takiem oddaleniu okażą się warunki drogowe. Grubość powłoki śnieżnej i stan dróg w zimie w tym samym dniu może być na stosunkowo bardzo małych przestrzeniach bardzo różnorodny. Mając w swoich stronach doskonale utarte drogi bez płatka śniegu, można w oddaleniu już 60 do 70 km. trafić na zaspy nie do przebycia, albo też na błoto gwałtownej odwilży. Nieobojętnym również będzie kierunek, w który projektuje się wycieczkę. Jeśli weźmiemy Warszawę jako punkt wyjazdu, to będzie bezwzględnie ryzykownem puszczać się 150 klm. na wschód, gdzie powłoka śnieżna jest zawsze znacznie obfitszą niż na lewym brzegu Wisły, i gdzie boczne drogi w zimie rzadko



*Typ samochodu zdolnego pokonywać największe zaspy śnieżne*

są wolne od zasp. Na kresach wschodnich o turystyce samochodowej w zimie wogóle mowy być nie może, gdyż szos znajduje się tam minimalna ilość, a trakty tamtejsze dostępne są jedynie dla sani, chyba że i u nas wejdą w użycie, specjalne na śnieg lub piasek zbudowane samochody, które w niektórych krajach cieszą się coraz większem powodzeniem.

W tem wszystkiem, co tu mówię, nie chcę naturalnie przeprowadzać tezy, iż po śniegu samochodem przejechać nie można. Owszem, gdy zachodzi konieczność, to nie ma obecnie już takiej drogi, której nowoczesny samochód pokonaćby nie mógł. Ale z jakim połączone to jest wysiłkiem maszyny i ludzi, nią jadących, wiele to wymaga czasu, to niech opowiedzą ci, co całą nieraz noc zimową kopali się w śniegu, w zadymce, na wichrze i mrozie. Turysta nie ma potrzeby zwalczania takich przeszkód. W czasie swej wycieczki nie jest on podróżnikiem ani bussinesmanem, musi on mieć lekką głowę, spokojne nerwy i wypoczęte ciało, aby w całej pełni korzystać z piękna, które jest celem jego jazdy. Otóż to właśnie. Turystyka, to sport patrzenia, studjowania, podziwiania i pamiętania, ale nie męczenia się i ryzykowania zdrowia i życia. Turysta musi mieć ułatwioną podróż i zapewnione pewne wygody, ale o to jest właśnie w zimowej turystyce najtrudniej. Nocleg w czasie zimowej wycieczki będzie wszak przeważnie zawsze nocą udręki. Jeśli hotele i zajazdy w miasteczkach naszych nie grzeszą nigdy czystością i wygodami, to w zimie stają się one ponadto jeszcze przedziwnemi lodowniami. Długie wieczory zimowe zmuszają do spędzania czasu w beznadziejnie primitywnych i smutnych jadłodajniach, gdzie brak ciepła wynagradzany jest duszności i zepsuciem powietrza, a brak atrakcji — soczystością mowy miejscowych pijaków. Nie mówię już nawet o innych jeszcze stronach dłuższego w prowincjonalnej miejscowości postoju ani o tych ubikacjach, dla uporządkowania których p. Minister Spraw Wewnętrznych poświęcił dużo energji, ale odwiedzanie których pomimo to grozi w zimie miejskiemu człowiekowi zaziębieniem i poważną chorobą.

Dla tego turysta samochodowy powinien w zimie tak się urządzać, aby nie być zmuszonym do noclegu w prowincjonalnej miejscowości, ale aby o zmroku stanąć mógł z powrotem w domu. Będzie to jak wspomniałem, jednocześnie przezornem w stosunku do aury, która potrafi w zimie zmienić się radykalnie w ciągu kilku godzin, i w której rzeczywiście każda prawie noc przynosi jakąś zmianę. A nic niema wszak przykrzejszego jak dłuższa jazda samochodem w czasie silnego mroźnego wiatru. Nie ma wtedy tak ciepłej odzieży, nie ma tak gęstego futra, któreby wtedy zabezpieczyło automobilistę od przenikania aż do ciała mroźnych porywów boreasza. A wszak oprócz wichrów, mrozu i zadymki śnieżnej zima ma w zapasie bogactwo innych dla automobilistów niespodzianek — a więc gołoledź, co w ciągu kilku minut potrafi z nierównej nawet szosy zrobić gładką i śliską jak lustro powierzchnię, na której, za każdym obrotem koła, grozi niebezpieczeństwo zakończenia wycieczki w przydrożnym rowie lub zgoła na środku szosy w idjotycznej i śmiesznej sytuacji, gdy koła kręcą się jak szalone, a samochód ruszyć z miejsca nie może. A więc zdradliwa, gęsta mgła, co o zmroku nie wiadomo skąd wypełznąć potrafi i otulić lepkim zimnym i szarym całunem świat cały z polami, drzewami, słupami telefonicznemi i przydrożnymi rowami; mgła w której samochód staje się niezdatniejszym od żydowskiej ślepej szkapy; a światła potężnych reflektorów bezużyteczniejszymi od kopcącej latarni, co chwieje się między kołami, zagradzających drogę furmanek. A więc jeszcze nawet i to jasne słońce, co iskrząc się w kryształkach śniegu, oślepić tak potrafi kierowcę, iż ten z palącemi powiekami zatrzyma się przy pierwszej chacie, by zmęczone oczy na ciemniejszej plamie odpocząć mogły.

Tak—wyjeżdżając na wycieczkę w zimie niewiadomo nigdy w jaką pogodę, ani po jakiej drodze wracać się będzie. I dla tego przezorny turysta samochodowy w zimie na zbyt długą nie wypuści się wycieczkę, lecz postara się zawsze o zmroku znaleźć w domu. Dobrze również uczyni on odkładając swój posiłek dzienny na powrót, gdyż pozatem iż w wycieczkach swych zimowych trudno mu będzie znaleźć znośną restaurację, żal mu będzie tracić na jedzenie czas w ciągu tak krótkiego dnia zimowego i te, tak skąpo w zimie odmierzane, chwile pięknej pogody. Doświadczony automobilista nie ruszy się również w zimową jazdę bez łopaty, żelaznego drąga, liny, krótkiej deski i łańcuszków na koła. Trochę trocin lub piasku w woreczku również nigdy nie zawadzi. Choć bowiem nie wybiera się on na podbój niedostępnych dróg, choć nie zamierza dokonywać on wyczynów sportowych ani odbywać raidów po lodzie i śniegu, to jednak na wszelkie musi być przygotowany ewentualności. A wszak jak widzimy bogata w nie być może zimowa polska droga. Radzę również nigdy nie dać się złudzić pozornemu ciepłu. W samochodzie w zimie nigdy nie jest się za ciepło ubranym, choćby to był nawet samochód zamknięty.

O tem jak przygotować samochód do zimowej wycieczki, na co zwrócić specjalnie uwagę i jak sobie poradzić w trudnych sytuacjach pomówimy w następnym artykule. Teraz dodam jedynie, że tegoroczna długa i względnie ciepła i pogodna jesień daje możność odbywania wciąż jeszcze krótszych wycieczek samochodowych, za wyłączeniem dróg bocznych. Droga jesienna jest jednak naogół jeszcze zdradliwszą od zimowej. Śliskie błoto, powlekające miejscami grubą warstwą szosy, zwłaszcza w okolicach podmiejskich i w górach, pogłębienie się wybojów oraz częste mgły, obniżają znacznie przeciętne szybkości i zmuszają do zachowania miejscami wytężonej uwagi i zdwojonej ostrożności. Wycieczki jesienne są przeto często bardziej męczącemi od zimowych, ale dla odczuwających piękno przyrody okupuje je czar i melancholijna poezja późnej naszej jesieni i naszego szarego, smutnego krajobrazu. Trzeba tylko umieć patrzeć i umieć znaleźć piękno nie tylko w konwencjonalnych pejzażach, ale również i w całości pewnych nastrojów, które tak obficie rozpina polska jesień po szarych polskich ugorach.

*R. Morsztyn.*



*Czar pustyni*

*Wiktor Junosza-Dąbrowski*

## GDZIE SPĘDZIĆ ZIMĘ?

Gdzie spędzić zimę? Oto pytanie, które zaczyna już niepokoić umysły tych wszystkich, kto nie zamierza rozkoszować się widokiem pokrytych brudnym topniejącym śniegiem bruków Syreniego grodu, a kogo już nie nęcą wiecznie te same zakopiańskie Krupówki, lub też przesiadywania u Karpowicza...

A przychodzi pora stosowna, by się zacząć decydować, bo mamy grudzień, (liście nawet dawno już opadły) i wahającym się jeszcze, grozi poważnie zmarnowanie przepięknej pory roku...

Zresztą, to jest trochę paradoks. Nie wszyscy uważają zimę za sezon najmilszy, nie wszystkich pociągają biały puszysty śnieg, saneczki, narty, wycieczki górskie, wyprawy na niebosiężne szczyty. Trzeba tedy, zależnie od gustu, albo szukać miejsca, gdzie zima przywdziewa najokazalsze swe szaty, albo też spieszyć tam, dokąd ta zima nie zagląda nigdzie, gdzie można się przed nią ukryć bezpiecznie, by smakować w dalszem ciągu ukochane lato.

Kto gotów jest pogodzić się z naturalnem porządkiem rzeczy, z istnieniem chłodnej pory roku, lecz chciałby, najzupełniej słusznie, skorzystać ze wszystkiego, co zima dać może, chciałby ją ujrzeć w całej krasie swoistej, będzie się chyba zastanawiał tylko nad tem, czy ma go za wieźć do Szwajcarji express, czy też nad fjordy Skandynawji parostatek. Kto zaś — duch niepokorny — miast dostosowywać się do klimatu, woli klimat dobrać odpowiednio do swych upodobań — i szuka w grudniu zieleni, kwiatów i świeżych owoców — będzie zapewne wybierał pomiędzy rozśpiewaną Italją o wiecznie błękitnem niebie, radośnianą Riwierą o rozkosznej podzwrotnikowej florze, i brzegami Nilu, kryjącemi w sobie tajemnice tysiącleci ..

Ponieważ czas nagli, a Państwo się jakoś nie chcą zdobyć na więcej stanowczości i kwestję definitywnie rozstrzygnąć, może, naradzimy się wspólnie?

Szwajcarja... Zna ją z nas każdy; jeśli i nie widział jej na własne oczy, to przecudne krajobrazy alpejskie podziwiał, czytając z zachwytem genjalny poemat Słowackiego. Wziąć ten tomik nieśmiertelnych wierszy, i trzymając go w ręku, udać się tam, gdzie powstał, wejść na szczyty, skąd roztacza się ta panorama jedyna, która natchnęła wielkiego naszego Wieszcza? Czy myśl nie piękna?

Jest na świecie wiele rzeczy przereklamowanych. Te lub owe perfumy, ten lub ów puder, ta lub inna pasta do obuwia, o których krzyczą wniebogłosy jaskrawe plakaty i sążniste ogłoszenia, a nawet ten lub ów powieściopisarz francuski — nie są lepsze, nieraz, od innych i nawet

może ustępują niektórym „wyrobom” krajowym. Ale rozgłos, jakim od lat stu cieszą się lodowce, doliny, górskie potoki i pogodne jeziora helweckie nie jest oparty na przesadzie. Takich rzeczy, jak Matterhorn, Mont Blanc, Mont Rose, Finsteraarhorn i Jungfrau, takich miejscowości jak St. Moritz, Davos czy Interlaken, takich rzeczy jak jezioro Lemańskie, jak zamek Chillon, Grütli czy kaplica Wilhelma Tella, nie posiada kraj żaden. W dodatku są skupione na tak małej przestrzeni, że zwiedzić je wszystkie można w krótkim czasie i w warunkach niezwykle wygodnych: idealne środki lokomocji, wspaniałe hotele, wszędzie komfort najwspółcześniejszy... i wszędzie stykanie się z najwytworniejszem towarzystwem.

Nic więc dziwnego, że tylu wielkich pisarzy i wielkich artystów obrało sobie Szwajcarję za stałe miejsce zamieszkania... i woli tą wieczną zimę od najpiękniejszego lata, gdzieindziej.

Skandynawja, jako teren wycieczkowy, została „odkrytą” o wiele później. Tem się tłomaczy, że nie zyskała równej Alpom renomy. Jest jednak rzeczą pewną, iż choć fjordy norweskie nie są tak szczęśliwie umieszczone w samem centrum Europy, jak Chamonix, niebawem zaludnią je nieprzebrane tłumy turystów. Jest urok jakiś dziwny w tych ponurych, zimno obojętnych szcherach, w tych niezliczonych zatokach, w tych kamiennych brzegach oceanu!

Poezja ich jest inną, niż porywający patos olbrzymów górskich; jest mniej hałaśliwą, bardziej zamkniętą w sobie; ale pobudza może więcej do poważnego, spokojnego myślenia, do łagodnej kontemplacji piękna, zaklętego w bryły z szarego granitu. Pozatem, to jest piękno mniej znane, mniej oklepane. Nastroi na nową nutę, da poznać duszy nowe melodje... Nie sposób tu, drogą assocjacji, nie pomyśleć o Griegu... Północ daleka ma w sobie czar swoisty i subtelny; kto mu ulegnie, nieprędko rozkoszne chwile te zapomni... a marzyć o ich powrocie będzie zawsze.

Neapol, Wezuwjusz, Sycylja... a po drodze Wenecja z mostem westchnień, Florencja z obrazami Rafaela i niebami Ticjana, Rzym z kaplicą Sykstyńską i ruinami Colloseum... I nad tem wszystkiem wiecznie śmiejące się lazurowe niebo, tak piękne, jak pięknem być może tylko niebo słonecznej Italji.

Doprawdy, na samą myśl robi się cieplej jakoś i radośniej, i w uszach zaczynają rozbrzmiewać tarantelle i te przecudne piosenki ludowe, które daremnie naśladować usiłują kompozytorowie znakomici... a tak ładnie śpiewać umie każdy młody lazzarone, obdarty i w łachmanach swych wyglądający, jak młody bóg pogański. Pompea, cmentarz Genueński, Lago di Como, Lago Maggiore, Łuk Trajana, Bazylika Świętego Piotra, pomnik Colleone... pałac dożów... potężny cień starożytnej Romy, bezcenne skarby sztuki Odrodzenia, atmosfera tak naładowana estetyką, tak naładowana wielkiemi wspomnieniami, że każdy pastuszek wiejski ma w profilu coś z Cezara, w oczach coś z Danta i w sercu coś z Leonardo...

Uciekajmy stąd, bo tu za pięknie... Uciekajmy do Nicei, do Monaco, do Monte Carlo, na piasek plaży, głaskanej złocistemi promieniami słońca, łaskotanej przez łagodne fale wiecznie modrego Śródziemnego morza... Uciekajmy pod majestatyczne palmy, w cień drzew pomarańczowych, w krainę wiecznej wiosny, nieprzerwanego smakowania radości życia, na tą Côte d'Azur, dokąd żaden kłopot, żadne zmartwienie, żadna melancholja nie otrzymują wizy.

Spotkamy tam tych wszystkich, ze wszystkich kątów Europy tu przybyłych, kto umie... i kto może uczynić swe życie pełnym powabu, kto umie wykorzystać chwile, darowane przez Stwórcę... tych wszystkich, kto nikomu nie zazdrości, a komu zazdrości bardzo wielu.



*Z osławionej Pompei*

Albo nie. Uciekajmy dalej! Na chyżym żaglowcu... albo na komfortowym steamerze udajmy się do Aleksandrji, do Kairu. Tam niebo nie będzie tak delikatnie niebieskiem, ale promienie słoneczne będą zawierały jeszcze więcej złota. Na jednogarbych czy dwugarbych wielbłądach, w asyście beduinów o smagłej cerze i mleczno białych turbanach, udamy się, po piaskach pustyni, do grobów faraonów, i znów na szczycie piramidy Cheopsa będziemy powtarzali spiżowe wiersze Juljusza... I razem ze Słowackim będziemy stawiali pytania zagadkowemu Sfinksowi, który nam odpowie smym niepokojącym, niepojętym uśmiechem... A kiedy będziemy wracali, z tej wizyty u królów z przed czterdziestu stuleci, poprzez malownicze wioski arabskie, do miasta nowożytnego, przypomni się nam wyprawa Egipska Napoleona, przypomni się Sułkowski... I wrócimy do kraju pełni niezapomnianych wrażeń, bogaci w niezatarte wspomnienia... i przeświadczeni słusznie, iż zimy tej nie zmarnowaliśmy bynajmniej.

Więc wspólna nasza narada pozwoliła ustalić, iż stanowczo wyjechać należy do... ale przepraszam, na czem właściwie stanęło.



*Zakopane. Widok na Gewont*

## PRZED SEZONEM NARCIARSKIM.

Zima, sezon najpiękniejszego ze sportów narciarstwa, nadchodzi. Narciarz dbały o przyjemne spędzenie zimowych wakacyj, już z nastaniem jesieni zaczyna szykować ekwipunek, projektować wycieczki, gromadzić pieniądze słowem planować, jak spędzić na śniegu parę tygodni ferji, czy urlopu.

Ekwipunek powinien stanowić największą troskę narciarza, jemu też w pierwszym rzędzie poświęcić należy słów parę.

Ekwipunek składa się z rzeczy niezbędnych, potrzebnych i pożądanych. Zazwyczaj w pierwszym sezonie narciarskim kupuje się tylko rzeczy nieodzownie potrzebne, resztę sprzętu i zaopatrzenia uzupełnia się w ciągu lat następnych, gdy w miarę wzrostu umiejętności narciarskich, stają przed turystą - narciarzem, coraz to poważniejsze zadania do rozwiązania.

*Ubranie.* Ciepła bielizna. Grube wełniane skarpetki, lub pończochy. Spodnie, kurtka z ścisłej, mocnej, nie włochatej materji. Ubranie musi być możliwie lekkie, swobodne, a przytem ciepłe.

Pożądane specjalne spodnie norweskie. Materjał na ubranie sukno lub szewiot, na spodnie struks. Kolor ciemno-granatowy. Kurtka obszerna, aby móc pod nią nosić ciepłą bieliznę i sweter. Bardzo praktyczne i ładne są koszule wełniane lub flanelowe, kroju harcerskiego, żywej barwy. Spodnie luźne w kolanach, jeśli długie to spięte w kostce i zaopatrzone w strzemiączko. Kieszenie porządne z przodu. Na głowę praktyczną jest czapka norweska z daszkiem, choć i beret cieszy się wielką popularnością.

Rękawic 2 pary: Palcowe wełniane, a na nie specjalne rękawice jednopalcowe z nieprzemakalnego płótna.

Na większe wycieczki bardzo pożyteczne są wiatrówki, (kurtki z gęstego nieprzewiewnego płótna).

Na szyję kładziemy długi, wełniany, „bajecznie kolorowy" szal.

Skarpetki długie, grube, z nie odtłuszczonej wełny, cholewki kolorowe.

Najważniejszą częścią ubrania są buty.

Dostatecznie duże, (mierzy się w 2 parach grubych skarpet wełnianych, zrobione z podwójnej wołowej skóry, podeszwa gruba trudno gnąca się, twardy, kwadratowy nos. Język z miękkiej skóry, przyszyty z obu stron cholewki. Szwy powinny przechodzić z boku, — szew z tyłu łatwo się pruje i obciera piętę.

Buty narciarskie dla zawodników, lekkie z metalowemi wkładkami w podeszwie dla turystów się nie nadają.

Obcas buta musi być nieco odsadzony w tył i wyżłobiony tak, aby rzemień wiążby nie

zsuwał się ku dołowi. Buty należy troskliwie konserwować, smarując co parę dni tłuszczem (olej rycynowy z tranem), lub też specjalnemi smarami, będącemi w handlu jak „Żubr“, „Słoń“ itd.

Podeszwy impregnuje się gorącym pokostem lub mieszaniną 1 cz. parafiny, 2 cz. wazeliny i 2 cz. nafty. W przedniej części z obu stron but winien mieć metalowe okucia, chroniąc go od wciskania się szczęk (baków). Kuć gwoździami pod żadnym pozorem butów nie należy.

Narty, długości wzrostu narciarza z wyciągniętą dłonią, minus 5 cm.

Narty dobrać należy do swej wagi. Narciarz ciężki musi mieć deski szersze i twardsze, lekki może mieć węższe i bardziej elastyczne. Pod ciężarem narciarza narta powinna leżeć ściśle poziomo. Typ „telemark“ najlepiej odpowiada celom turystycznym.

Przód narty winien być sprężysty, tył sztywny, twardy. Drzewo hockera, lub jesion, brzoza; buk nie nadaję się.

Słój powinien być zwarty, nie zwichrzony, równoległy lub prostopadły do przekroju poprzecznego narty, Słoje ukośne powodują łupanie się desek. Dziób winien być otrzymany przez wygięcie ku górze deski, (słój równoległy do powierzchni shigu narty, patrząc z boku), dzioby wyrzynane, łamią się.

Drzewo musi być dobrze wysuszone, wolne od sęków. Kupno dobrych nart należy do rzeczy dość trudnych i tylko dobry narciarz potrafi wybrać odpowiednie deski.

Narty krajowe są naogół lepsze od zagranicznych. Kupować lepiej w wytwórni, gdyż tylko wytwórca może dać gwarancję za jakość desek.

Przed użyciem narty należy zaimpregnować, napuszczając ślizgi gorącym olejem lnianym, lub lepiej eterem smołowym. Istnieją w handlu gotowe preparaty jak „Impregnat“ B-ci Schiele, „Skiter“, „Pixat“ i td.

Nie mniej ważną rzeczą do desek jest właściwa więźba i montaż. Więźby metalowe sztywne należą dziś do historji.

Najpopularniejszą jest więźba Huitfelda w postaci pierwotnej lub zmodyfikowana przez szereg ulepszeń, (regulacja szczęk (baków). Z patentów ostatnich turystyce odpowiadają Haug, Beskid, Wujek, Herald, Smith. Bardzo dobra choć wolna w wiązaniu jest ulepszona więźba długo-rzemienna. (Langviemenn) więźby używane przez zawodników jak np. metalowa Bergendala do turystyki zupełnie jest nie odpowiednią.

Kijki sięgające do ramion, leszczynowe, tonkinowe lub pieprzowe (bambus pęka), zaopatrzone w skórzane lub parciane pętle, w dole posiadające okucia z grosem i talerzyki trzcinowe lub żecetalowe średnicy 15 — 20 cm. niezbyt gęsto plecione. Montaż nart wymaga doświadczenia, to też najlepiej potrafi narty zmontować rzemieślnik - narciarz.

Konieczne są również smary. Turysta używa zwykle tylko smaru zjazdowego FF, oraz podlepiających, „włazol“, „lepniak“.

Na wycieczki zabierać należy prócz tego szereg innych przyborów. Plecak 60 x 60 cm. o dwu kieszeniach, zaopatrzony w pasy skórzane 5 cm. szerokości, podbite warstwą materjału. B. dobre są plecaki norweskie z sztywną ramą. Dalej — okulary śnieżne, reperaturka (parę rzemieni, drut, obcążki, dziurkacz, nóż uniwersalny), przybory do jedzenia: manierka, menażka, kubek, łyżka.

Na większe wyprawy dochodzi jeszcze namiot, kuchenka spirytusowa lub „Primus“ składany.

Mając niezbędny sprzęt narciarz staje przed pytaniem, dokąd jechać? Na to pytanie odpowiemy następnym razem.

*Antoni Heinrich.*

# Film tatrzański

Warszawski oddział Tow. Tatrzańskiego powziął szczęśliwą myśl szerzenia idei taternickiej drogą filmu.

Pierwszy (za którym niechybnie pójdą dalsze), długości 600 mtr. zaznajamia z krajobrazem Tatr wysokich na wysokościach, gdzie kończy się kraina regli, a zaczyna ponury świat turni granitowych. W II części tego szczęśliwie pomyślanego filmu widzimy sport taternicki, mało szerokiej publiczności znany sport wspinaczkowy. Zdjęcia naogół bardzo ciekawe, po malarsku ujęte, umiejętne operowanie szczegółami, ciekawe zbliżenia, pełne nastroju obrazy z życia wśród gór, brawurowe wyrzyny znanych taterników p. k. Jodko-Narkiewicza i Stefana Osieckiego, tworzą całość interesującą i godną widzenia.

Choć film posiada pewne braki i niedociągnięcia wywołane brakiem rutyny w tym kierunku, przedstawia się naogół b. dobrze.

W celu żywszego zainteresowania publiczności dobrzeoy filmy tego typu budować na kręgosłupie jaki tworzyłaby pewna akcja. Podniosłoby to zaciekawienie i sciągnęło uwagę widzów, dla których nawet najpiękniejsze obrazy natury, oderwane od pewnej akcji są nudne...

Film sostał zrealizowany przez pana Konstantego Jodko-Narkiewicza i Stefana Osieckiego. Większość zdjęć wykonał art.-mal. p. Gołaszewski.







# WYCIECZKI AMERYKAŃSKIE DO POLSKI

*Artykuł specjalny porucznika Jana Roskosza: sekretarza generalnego Komitetu Przyjęć Polaków z Ameryki w r. 1929.*

Rok 1929 będzie dla turystyki polskiej rokiem egzaminu.

Z Ameryki zapowiedzianych jest około 20 wycieczek przeciętnie w liczbie około 500 osób każda, nie licząc tych uczestników, którzy nie będą brać udziału w objeździe po Polsce, udając się wprost do swych rodzin. Przygotowanie sprawnej organizacji, dającej dostęp uczestnikom wycieczek do zwiedzenia tych miejsc i zabytków historycznych, które wryją się w ich serca i pamięć — oto problem wielkiej wagi wyłaniający się przed społeczeństwem polskim.

W tym też celu zorganizowaliśmy w Warszawie Główny Komitet pod Wysokim protektoratem PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ, dla przyjęcia wszystkich wycieczek z Ameryki, który jednocześnie obejmuje akcję organizacyjną Komitetów Przyjęć w całej Polsce.

Zadaniem naszem, jako Komitetu, jest obowiązek przekazania naszym rodakom z Ameryki ciepła rodzinnego i danie możności czucia się wśród nas jak u siebie. Pobyt ich w Polsce winien dodać im bodźca do dalszej pracy narodowej wśród młodzieży polskiej, zrodzonej w Ameryce.

Pomimo, skądinąd wydajnych prac, wydziału propagandy M. S. Z. i referatu turystycznego Ministerstwa Robót Publicznych, ruch turystyczny w Polsce nie jest właściwie dotychczas ujęty w szersze ramy organizacyjne, nie mówiąc już o tem, że akcja propagandowa na gruncie zagranicznym, celem zainteresowania i ściągnięcia do Polski obcego turysty nie jest przez czynniki powołane skoordynowana. Ale i te nieliczne wycieczki lub poszczególne jednostki, przyjeżdżające do Polski w celach turystycznych, niejednokrotnie dostają się w ręce spekulantów, tamujących rozwój zagranicznego ruchu turystycznego do Polski.

Wszelkie ad hoc stworzone komitety przyjęć wycieczek zagranicznych, złożone z ludzi wybitnych nie mogą jednak zadowolnić całkowicie obcego turystę.



*Por. Jan Roskosz jeden z najbardziej czynnych działaczy ruchu turystycznego z Ameryki do Polski*

Wyłania się więc życiowa potrzeba stworzenia biur o podstawach handlowych, które miałyby za zadanie, ułatwianie poznania najpiękniejszych i najciekawszych miejsc w Polsce, oraz danie możności za racjonalną opłatą, korzystania z pewnych wygód w podróży. Biorąc na siebie całkowitą odpowiedzialność za techniczne zorganizowanie tur, których Komitet, jako organizacja społeczna urządzać i odpowiadać finansowo nie może, natomiast Komitet musi mieć wgląd w całość prowadzonej przez dane organizacje akcji.

Polska winna bilans handlowy opierać na dużym procencie walut, wpływających z turystyki.

W ubiegłym roku turyści amerykańscy we Francji samej wydali przeszło 100,000,000 dolarów, a wogóle Amerykanie w roku 1927 pozostawili w Europie przeszło 600,000,000 dolarów. Polska mając w licznej emigracji żywą propagandę wśród amerykanów, winna z sum pozostawianych przez turystów amerykańskich w Europie otrzymać poważną część.

Francja, Belgja, Niemcy, Anglja, Włochy, Holandja, Norwegja, Szwecja, Szwajcarja, Czecho-Słowacja i Austrja, zrozumiały korzyści płynące z turystyki i poczyniły bardzo daleko idące ułatwienia turystom amerykańskim. Informacyjne Biura ich zaopatrzone są w różnego rodzaju przewodniki, cenniki, mapy, publikacje w języku angielskim, które ilustrują kulturę i bogactwo natury, oraz rzeczy godne zobaczenia.

Należy podkreślić z uznaniem, że dzięki staraniom Konsulatu Generalnego w Chicago, jak również wysiłkom Prezesa Polsko-Amerykańskiej Izby Handlowej p. Leopolda Kotnowskiego, Polska wzięła udział w Międzynarodowej Wystawie Turystycznej w Chicago, która odbyła się w dniach: od 11-go do 21 listopada b. r. Jak wiadomo, dział polski na powyższej wystawie cieszył się wielkiem powodzeniem. A chociaż szczupłość eksponatów w porównaniu z innemi krajami była widoczną, to jednak wyróżnialiśmy się od innych doborem materjału.

Rząd rzeszy niemieckiej celem zachęcenia turystów amerykańskich do odwiedzenia Niemiec, skasował opłaty za wizy na paszportach obywateli amerykańskich.

Rząd Polski dotychczas, mam wrażenie, nieustosunkował się odpowiednio do wycieczek amerykańskich, gdyż sposób przyjmowania wycieczek jedynie przez Komitety Przyjęcia, jak było praktykowane dotychczas nie może być stosowany na dalszą metę.

Rząd Polski w wysokiem zrozumieniu znaczenia turystyki dla

kraju, musi pójść na rękę wszystkim turystom, mającym chęć i zamiar odwiedzić Polskę i jednocześnie dać możność organizacjom i biurom turystycznym przez racjonalną reklamę na terenie zagranicy, ściągnięcia turystów do Polski i właściwego ich obsłużenia. Przyczem biura turystyczne musiałyby podlegać pewnej kontroli cen za pracę ułatwiającą zwiedzanie kraju, aby w ten sposób uchronić obcokrajowców od wyzysku.

W pierwszym rzędzie należałoby jaknajprędzej poczynić elementarne zarządzenia, a mianowicie: 1) Obniżyć stawki celne dla turystów, 2) zmniejszyć opłaty za wizy turystyczne, 3) uporządkować hotelarstwo.

W ostatnich dniach powstała Międzyministerjalna Komisja dla popierania turystyki, która niewątpliwie zajmie się temi sprawami.

*Tadeusz Strzetelski*
*Refer. Pr.sowy Ministerstwa Komunikacji*

## TURYSTA, A POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

Zagadnienia turystyki i jej propagandy na terenie krajowym i międzynarodowym, oraz koniecznych ułatwień i udogodnień komunikacyjnych łączą się dosyć ściśle z pracą Ministerstwa Komunikacji, gdyż sieć kolejowa jest tą najbardziej rozgałęzioną i najważniejszą arterją komunikacyjną, która stoi na usługach turystyki. Rola Polskich Kolei Państwowych nabierze jeszcze większej wagi z chwilą uruchomienia przez Zarząd Polskich Kolei własnych linji autobusowych na różnych szlakach. Sprawa ta jest już kwestją najbliższej przyszłości, gdyż obecnie odbywają się w Ministerstwie Komunikacji konferencje, które mają na celu ustalenie zasad przyszłego towarzystwa kolejowo-samochodowego. Oczywiście dzisiaj jeszcze przedwczesną rzeczą jest mówić w jakie formy przewlecze się to towarzystwo. Jedno jest tylko pewne, że w przyszłym roku rozpocznie ono narazie, tytułem próby, na mniejszą skalę swoją działalność i na ten cel wstawiona została do budżetu Ministerstwa Komunikacji kwota około 1 miljona złotych. Inowację tę, która już dawno wprowadzona została w wielu zarządach zagranicznych należy powitać z radością zwłaszcza, że przyczyni się ona do uzdrowienia stosunków w tej nieuregulowanej u nas do dziś dnia a tak popularnej i potrzebnej dziedzinie komunikacji.

Zarząd Polskich Kolei Państwowych ze swej strony dokłada wszelkich starań, aby w miarę sił i możności iść na rękę ruchowi turystycznemu i przyczynić się do jego rozwoju, rzecz jasna, że sprawa ta stała się aktualną dopiero z chwilą unormowania się stosunków na Polskich Kolejach Państwowych, a więc przedewszystkiem naprawienia olbrzymich zniszczeń, jakie pozostawiła w organizmie kolejowym wielka wojna.

Dzisiaj Zarząd Polskich Kolei Państwowych stara się uwzględniać potrzeby turystyki przy układaniu rozkładów kolejowych, czyniąc je jaknajbardziej dogodnymi dla turystów nietylko krajowych ale i zagranicznych. W niektórych Dyrekcjach, jak np. w Krakowskiej dużą popularnością cieszą się specjalne pociągi turystyczno-sportowe, które pod koniec tygodnia wywożą ludność ośrodków miejskich na 2-dniowy wypoczynek na świeżym powietrzu. Dbałość Zarządu Kolejowego wyraża się także we wzorowym utrzymaniu pociągów turystyczno uzdrowiskowych tak, aby pasażerowie nie mieli powodów uskarżać na niewygody w podróży.

Ministerstwo Komunikacji, chcąc ściągnąć jaknajwiększą ilość turystów zagranicznych do Polski rozwija w całym szeregu poważnych i poczytnych pism zagranicznych propagandę, zwłaszcza w ostatnich czasach, co niewątpliwie powinno wydać odpowiednie owoce. Między innemi Zarząd Polskich Kolei Państwowych zawarł umowę z światowej sławy Biurem Podróży Cooka na mocy której we wszystkich agencjach tego biura, rozrzuconych po całym świecie, sprzedawane są bilety do Polski, wzamian za co Cook zobowiązał się prowadzić propagandę uzdrowisk polskich i polskich terenów wycieczkowych w licznych swych wydawnictwach i codziennej prasie zagranicznej. Akcja ta przyczyni się zapewne w dużym stopniu do ściągnięcia większej ilości turystów zagranicznych do Polski.

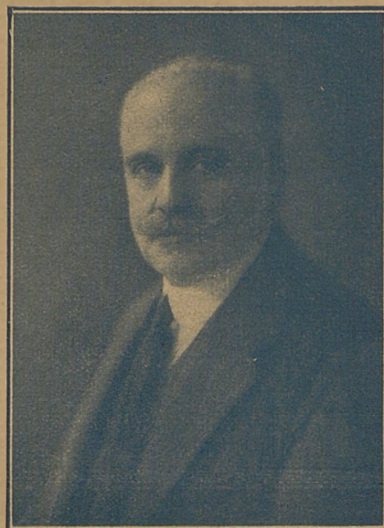
Ostatnio, o czem doniosły już Dzienniki została powołana do życia specjalna Komisja Międzyministerjalna dla zbadania zagadnień turystyki pod przewodnictwem Dyrektora Departamentu Ministerstwa Skarbu P. Stefana Starzyńskiego. Komisja ta rozpoczęła pracę w trzech podkomisjach, mianowicie: hotelowej, propagandowej i komunikacyjnej. Na czele komisji komunikacyjnej stoi zastępca dyrektora departamentu eksploatacyjnego w Ministerstwie Komunikacji p. Franciszek Moskwa. Komisja Międzyministerjalna została powołana niedawno do życia, tak że trudno jest jeszcze narazie powiedzieć coś o wynikach jej pracy. Powstanie jej jednakże jest oczywistym dowodem, jak dużo uwagi poświęcają obecnie nasze władze rozwojowi i popieraniu turystyki, która ma przecież tak duże znaczenie dla propagandy naszej zagranicą i zaznajomienia jej z bogactwami kulturalnemi Polski, oraz przepięknemi widokami o których dotychczas podróżujący świat zagraniczny tak mało wie.

# POLSKO-AMERYKAŃSKA IZBA HANDLOWA I TOWARZYSTWO POLSKO-AMERYKAŃSKIE

Posiadające 150-letnią tradycję, stosunki polsko-amerykańskie z chwilą powstania Polski Niepodległej wymagały instytucyj, któreby zacieśniły kontakt obydwu narodów pod względem kulturalnym i gospodarczym. W poczuciu tej potrzeby w r. 1919 zawiązano Towarzystwo Polsko-Amerykańskie, które w r. 1921 wyłoniło z siebie Polsko-Amerykańską Izbę Handlową, pozostawiając sobie jedynie akcję ściśle kulturalną. Izba ma na celu nawiązanie ściślejszej łączności ekonomicznej między Polską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki przez współdziałanie w rozwoju stosunków handlowych, przemysłowych i finansowych.

Działalność Izby przejawia się w następujących kierunkach: nawiązywanie stosunków z wybitniejszymi jednostkami z pośród społeczeństwa amerykańskiego ze sfer gospodarczych, politycznych i naukowych; informowanie prasy amerykańskiej, instytucyj finansowych i firm za pośrednictwem Izby w Nowym Jorku, oraz bezpośrednią działalność, ułatwiającą nawiązywanie stosunków handlowych. W związku z tem Izba zaznajamia rynki polski i amerykański z wzajemnemi konjunkturami, zwraca uwagi na artykuły handlowe znajdujące się w zapotrzebowaniu; stara się uzyskać dogodniejsze warunki kredytowe dla polskich nabywców, oraz pomoc polskim eksporterom przez udzielanie bezpośrednich wskazówek co do przepisów formalnych w Stanach Zjedn., jak również okazuje całkowite współdziałanie obywatelom amerykańskim, etc.

W myśl powyższego Izba zorganizowała, wespół z Izbą Nowojorską „Stałą Wystawę Wzorów i Próbek Polskiego Przemysłu“ w gmachu Konsulatu R. P. w Nowym Yorku. Oprócz tego w listopadzie 1927 r. i listopadzie r. b. Izba urządziła dział polski na Międzynarodowej Wystawie Turystycznej w Chicago, który odniósł znaczny sukces wyróżniając się doborem eksponatów i smakiem urządzenia.



*Ks. Kazimierz Lubomirski*
*Prezes Towarzystwa Polsko-Amerykańskiego*

Izba bierze udział w szerokiej akcji propagandowej i informacyjnej na terenie Stanów Zjedn., urządza odczyty, obchody — z których najbardziej imponującym było święto 150-lecia Niepodległości Stanów Zjedn., w rezultacie czego specjalna delegacja z prezesem Izby na czele wręczyła prezydentowi Coolidge'owi albumy z podpisami 5 milj. obywateli polskich pod „adresem“ do narodu amerykańskiego.

Organizacyjnie Izba przedstawia się z członków honorowych, wspierających, rzeczywistych (osoby prawne) i zwyczajnych (osoby fizyczne). Na czele Izby stoi Rada, wybierana na trzy lata, przyczem corocznie ustępuje $^{1}/_{3}$ część jej członków i jest dokompletowywana. Rada obiera prezydjum i Komitet Wykonawczy. Prezydjum w r. 1928 stanowią: Leopold Kotnowski, prezes; wice-prezesowie: Stanisław Arct, Konstanty Hejmowski, Charles S. Dewey, Członkiem honorowym Izby jest p. Hugh Gibson, pierwszy poseł Stanów Zjedn. w Warszawie.

Założone w r. 1919 Towarzystwo Polsko-Amerykańskie, po wyeliminowaniu w r. 1921 Polsko-Amerykańskiej Izby Handlowej, pozostawiło sobie cele jedynie działalności ściśle kulturalnej, które nakreślone są w naczelnych artykułach statutu: „Towarzystwo Polsko-Amerykańskie ma na celu dążyć do nawiązania ściślejszej łączności kulturalnej pomiędzy Polską a Stananami Zjednocz. Ameryki", oraz „Towarzystwo Polsko-Amerykańskie 1) rozpowszechnia wszelkiemi sposobami wśród ogółu w Polsce i w Stanach Zjedn. Ameryki znajomość obydwu krajów, ich historji, geografji, literatury, języka i t. d. za pośrednictwem wszelkiego rodzaju wydawnictw, odczytów, wykładów, zebrań, kursów, ekspedycyj i t. p., 2) popiera i ułatwia nawiązywanie stosunków między polskiemi instytucjami naukowemi i wyższemi uczelniami w Polsce z analogicznemi w Stanach Zjednoczonych Ameryki“.

Towarzystwo przeprowadza ożywioną działalność propagandową i współpracując z mies. ilustr. „Poland“ w Nowym Jorku, który w przeciągu 8 lat istnienia zobrazował wiele stron życia i kultury polskiej, zaznajamiając w wykwintnej i dostępnej formie społeczeństwo amerykańskie ze zdobyczami i kierunkami myśli polskiej, oraz ustrojem państwa polskiego i jego gospodarką.

Towarzystwo działa w bezpośrednim kontakcie z „Fundacją Kościuszkowską“ w Nowym Jorku, dzięki której grupa młodych Polaków studjuje na uniwersytetach amerykańskich.

Żywo reagując na wszelkie objawy stosunków polsko-amerykańskich — Towarzystwo w r. 1922

przeprowadziło ufundowanie Pomnika Wdzięczności dla Stanów Zjedn., który stanął w ogródku im. H. Hoover'a w Warszawie. Towarzystwo zorganizowało również



*Leopold Kotnowski*
*Prezes Polsko-Amer. Izby Handl.*

nież wielką akcję współczucia młodzieży polskiej dla ofiar wylewu Mississipi na wiosnę 1927 r.

Prezesem honorowym Towarzystwa jest p. Ignacy Paderewski, członkami honorowymi zaś pp. Hugh Gibson, Herbert Hoover, Rupert Hughes, Wojciech Trąmpczyński, prezydjum w r. 1928 stanowią: prezes: Kazimierz ks. Lubomirski, wice-prezesowie: Leopold Kotnowski, Helena ord. Bisping, Maurycy Pate, Stanisław Arct.

Kończąc trzeba stwierdzić, że dotychczasowe wyniki działalności Polsko-Amerykańskiej Izby Handlowej i Towarzystwa Polsko-Amerykańskiego osiągnięte szczupłymi środkami materjalnymi i dobrą wolą szeregu jednostek — pozwalają wyrazić przypuszczenie, że zbliżają się one do realizacji swego głównego celu: przyjaznego współżycia Polski i Stanów Zjednoczonych Ameryki.

Specjalny nacisk kładzie Towarzystwo Polsko-Amerykańskie na utrzymywanie kontaktu z Polonją Amerykańską, a wszystkie wycieczki i poszczególni goście są witani z najserdeczniejszą opieką i gościnnością. W poszczególnych zaś wypadkach Towarzystwo organizuje specjalne Komitety Wycieczkowe.

## ROWER

Nie czas jest teraz mówić o rowerze. Zbliża się zima, najbardziej dla kolarstwa nieodpowiednia pora, trzeba myśleć o łyżwach, sankach, jeśli kto chce o nartach, a rower wciągnąć po stromych schodach na strych, lub zawiesić na hakach pod sufitem. „Na wszystko jest swoja pora" — powiadają ludzie, nawiasem mówiąc, zupełnie słusznie.

Skoro jednak wspomniałem o ludzkim „gadaniu" to zacytuję tu jeszcze jedno przysłowiowe „powiedzonko", które pozwoli mi, choć nie w porę, powiedzieć parę zdań o rowerze: „szykuj sanie w lecie, a wóz w zimie". Tak. Przenosząc te, zdaje się, że rosyjskie, przysłowie na płaszczyznę kolarstwa otrzymamy: „myśl o rowerze w zimie".

Mnie osobiście, do tego długo zapraszać nie trzeba. Sądzę, że potrafię myśleć, pisać, a szczególnie... mówić o rowerze nawet w nocy, czemużbym miał nie napisać o rowerze w zimie?

A zatym — rower... Dobry wynalazek. Pożyteczny wynalazek. Piękny wynalazek! Mieć rower przyjemnie, jeszcze przyjemniej rower pożyczać... Zresztą to jest rzecz gustu, ale zasadniczo bardzo mało ma wspólnego z turystyką, z tego względu, że na pożyczonym rowerze daleko się nie zajedzie...

Myślmy zatym o rowerze własnym. Myślmy zatym w zimie, bo na wiosnę trzeba myśleć o rzeczy od roweru ważniejszej — o turystyce.

Turystyka kolarska.

Cóż bez niej znaczy rower? Maszynka do wydmuchiwania płuc. Przyrząd do utrzymywania się na mniej lub bardziej stromych torach kolarskich. Środek lokomocji, na którym się rozwozi gazety, listy lub paczki. W turystyce dopiero rower nabiera swego największego i właściwego znaczenia.

Narzekamy na nasze, kochane, polskie drogi. Nie można na nich jechać samochodem, źle jechać motocyklem, nie wygodnie chodzić pieszo. Na rowerze możemy przejechać wszędzie, nawet tam, gdzie trudno przejść. Nie znam drogi, choćby najgorszej, obok której nie prowadziłaby jakaś ścieżka.

Nie straszne są dla roweru znienawidzone kocie łby, na których „torturuje się" każdy wehikuł poczynając od samochodu i kończąc na pospolitym wozie chłopskim, jeśli obok drogi prowadzi kilkunastocentymetrowa ścieżyna. Nie straszne jest błoto rozlane na podstarzałej szosie, po której nie sposób maszerować, jeśli błotniki są w porządku. Nie straszne wreszcie bezdroża i „przełaje" jeśli rower i nogi współpracują.

Rower jest idealnym środkiem turystycznym. Jeśli w ocenie jego stron dodatnich użyłem nieco przesady to w dobrej wierze i na pożytek turystyki, w każdym jednak razie jest za co rower cenić.

1500 klm. w miesięcznej wycieczce — to dla roweru fraszka. 100 klm. w jednodniowej ekskursji, choćby krajoznawczej, to jest żart. Góry i morze ma każdy mieszczuch, skoro ma rower.

To wszystko nie wyczerpuje jednak całkowitej wartości roweru, choć już i dla tego samego warto rower posiąść... na własność; pozostają jeszcze korzyści, o których nie wspominaliśmy, a które daje rower każdemu sumiennemu turyście-kolarzowi. Chodzi o zdrowie.

Umiarkowane, nieprzesadne umiłowanie włóczęgi kolarskiej,

pobudza apetyt, pogłębia oddech, wzmacnia mięśnie nóg i tułowia, rozwija cały organizm.

W następnych artykułach „na czasie" mówić będziemy szczegółowo o wszystkiem, co rower może zepsuć, co naprawić, w czym pomóc, w czym zaszkodzić; mówić będziemy o samym rowerze dużo i wyczerpująco tak, aby każdy początkujący turysta — kolarz wiedział jak musi swój rower uporządzić, żeby mieć wszystkie korzyści, które mieć musi. A korzyści tych wszystkich nie wyliczyliśmy.

Pozostało jeszcze dużo atutów, któremi dowolnie szafować można, przemawiając za turystyką kolarską i rowerem.

Warto jest pomyśleć o rowerze już w zimie bo... rower to: dobry wynalazek, piękny wynalazek, pożyteczny wynalazek, a turystyka kolarska zaprasza, nęci...

*Poń-ka.*



*Wycieczka w góry*

## Z ZA KULIS PRACY P. Z. N.

Pewne zjawiska i wydarzenia specjalnie reklamowane przesłaniają sobą rzeczy mniej okrzyczane, choć nieraz bardzo ważne, istotne. Mówiąc o pracy Pol. Związku Narciarskiego, podkreślamy zawsze jego wspaniałą organizację, świetny aparat administracyjny, chwalimy organizowane imprezy, nadewszystko jednak patrzymy z radością na bujny rozwój narciarstwa utożsamionego jednak z liczną już dziś gromadą narciarskich asów. Wiemy ile sport narciarski zawdzięcza planowej i przemyślanej do ostatniej kreski pracy Zarz. Gł. P. Z. N. Sukcesy krajowe i zagraniczne tak zawodników, jak i samej organizacji są ogólnie znane. Dziś stoimy w przededniu największej imprezy sportowej jaką oglądano na ziemiach polski. Już za parę miesięcy ujrzymy imponujące zawody narciarskie o mistrzostwo F. I. S. w Zakopanem.

Słyszymy o nich wszędzie, żywo dyskutujemy nad ich znaczeniem, śledzimy pilnie wszelkie przygotowania. W roku zeszłym oceniano pracę pod kątem Olimpiady, dziś widzimy tylko mistrzostwa F. I. S.

Sprowadzanie bogatej, wszechstronnej działalności do jednego tylko punktu jest dla P. Z. N. krzywdzące. Równocześnie bowiem z przygotowaniem olimpijskim czy też jak dziś nad mistrzostwami Europy, P. Z. N. przystąpił do innej jeszcze pracy bodaj czy nie większej doniosłości. W ciszy bez wrzasków reklamy dojrzała sprawa propagandy narciarstwa i turystyki narciarskiej, wśród najszerszych mas ludności całego państwa.

Na Walnym Zjeździe Delegatów towarzystw należących do P. Z. N. w maju 1928 roku, na podstawie wniosków opracowanych przez Zarząd Gł. P. Z. N. powołano do życia Komisję Propagandy i Turystyki P. Z. N.

Komisja podejmuje szeroką akcję propagandową przez organizację na terenie całej Polski kursów dla początkujących, kursów dla instruktorów. Tworzy się dla potrzeb szkolenia, stałą kadrę instruktorską zawodową i amatorską, ujętą w ewidencję, i zaopatrzoną w specjalne oznaki instruktorskie gwarantujące towarzystwom, że instruktor jest jednostką odpowiedzialną znającą narciarstwo i potrafiącą go nauczyć.

W większych ośrodkach powstać mają wypożyczalnie przezroczy, materjałów odczytowych i filmów propagandowych, mające ułatwić szeroko pomyślaną akcję odczytową.

Powołuje się do życia specjalny „Fundusz rozdawnictwa nart".

Prace w tym kierunku zapoczątkowano w ubiegłym sezonie.

Z inicjatywy Zarz. Gł. P. Z. N. w porozumieniu z warszawskim oddziałem związku Podhalan uzyskano z P. U. W. F. subwencję i zorganizowano pierwsze kursy wiejskie w Szaflarach (S. N. Sokół) oraz Dzianiszu, Chochołowie i Ratułowie (SNPTT). Uczestnikom po ukończeniu kursu wydano pewną ilość nart. Prócz tego p. Hanka Rytardowa prowadziła szereg kursów dla dzieci góralskich. Obecnie akcję tę znacznie się rozszerza. Ponieważ na obję-

cie terenu całej Polski, brak na razie funduszów, akcja sprowadzi się do powiatów górskich, a więc Nowotarskiego, Spisko-Orawskiego, Żywiecczyzny i Sędeczyzny.

W przyszłości rozszerzona będzie tak na inne miejscowości podkarpackie, jak i tereny nizinne.

W większysh wsiach powstają w tym celu ośrodki narciarskie, które będą organizować kursy, zakupywać sprzęt narciarski, i reprezentować potrzeby narciarskie okolicy wobec władz.

Dla zdobycia dostatecznej ilości instruktorów będą organizowane parotygodniowe kursy instruktorskie na których uczestnicy otrzymywać będą darmo mieszkanie oraz utrzymanie, wzamian za co po powrocie do swych wsi prowadzić będą szkolenie młodzieży wiejskiej.

Bardziej zdolni, obdarzeni zdolnościami pedagogicznemi, po przejściu kursu wyższego tworzyć będą kadrę instruktorów zawodowych P. Z. N.

Doniosła inicjatywa propagandy narciarstwa na wsi wyszła z pośród członków zarządu głównego P. Z. N. od dr. Pajerskiego i prof. K. Stryjeńskiego. Akcji tej należy dopomóc, nie tylko przez sympatyzowanie z poczynaniami komisji, lecz przez zasilenie „Funduszu Rozdawnictwa Nart". W tym celu projektowaną jest specjalna organizacja czynnych sympatyków narciarstwa pod nazwą: „Ligi krzewienia narciarstwa".

Pieniądze uzyskane przez „Ligę" drogą imprez i opłat, zasiliły by „Fundusz rozdawnictwa" pozwalając na rozszerzenie akcji, ośrodków tak wiejskich, jak i miejskich. Prócz działalności propagandowej komisja specjalną opieką otaczać będzie turystykę zimową. Już w poprzednich latach dzięki energji prezesa P.Z.N. ppułk. S. G. Al. Bobkowskiego udało się uzyskać 33% zniżki kolejowej dla narciarzy zrzeszonych przy przejazdach ponad 30 km. z ośrodków do stacji narciarskich.

Członkowie P. Z. N. korzystają z dużych ulg w domach wycieczkowych i schroniskach, tak tow. narciarskich jak i instytucyj pokrewnych.

Dzięki konwencji turystycznej z Czechosłowacją otworem dla polskiego narciarza stoją południowe zbocza Tatr i Beskidów. Akcja w tym kierunku ma być obecnie znacznie rozszerzona, prócz wyjednywania dalszych ulg zniżek, i udogodnień administracyjnych, komisja podejmuje pracę nad uprzystępnieniem terenów narciarskich drogą znaczenia nowych szlaków, budowy schronisk i stacyj narciarskich wydawanie przewodników, map, opisów dróg i wycieczek, udogodnienia komunikacyjne, (przystosowane do potrzeb ruchu turystycznego rozkłady jazdy pociągów, oraz informacje meteorologiczne w postaci radjowych komunikatów o stanie śniegów).

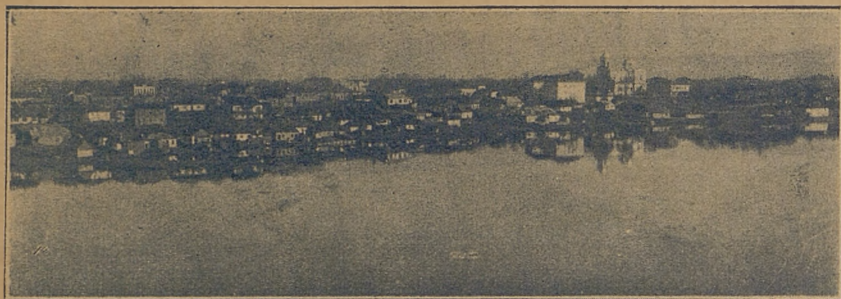
Komisja opracowuje projekty zmian jakie wprowadzić należy do obecnych obowiązujących ustaw i rozporządzeń, które nie licząc się z potrzebami turystyki krępują często jej rozwój. Jeśli dodamy, akcję na terenie komisji klimatycznych, oraz pomoc i inicjowanie poważnych wypraw turystycznych jak i raidów dalekobieżnych, otrzymamy pobieżny zarys prac jakie P. Z. N. pragnie wykonać w dziedzinie turystyki narciarskiej

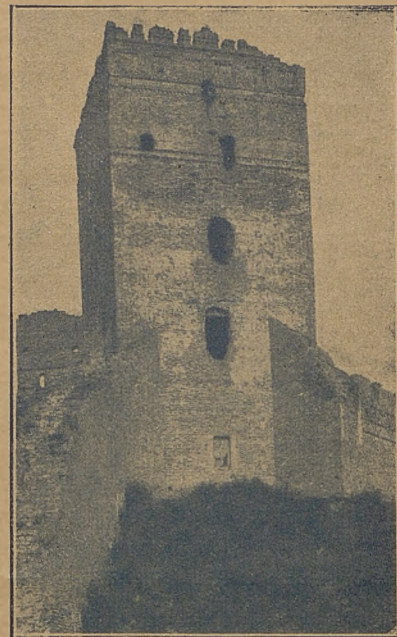
Większość prac była już zapoczątkowana dawniej. Dziś otrzymała tylko nowe, doskonalsze formy organizacyjne.

Szerokie, ambitne zamierzenia P. Z. N. pragnące uczynić z Polaków naród narciarzy, udostępniając rozkosze i korzyści białego sportu, nie setkom, a miljonom,— muszą znaleźć echo w społeczeństwie.

Nieograniczanie się w pracy do budowy w górę, lecz specjalna troska jaką otacza się fundamenty, rozszerzanie i wzmacnianie podwalin, dowodzą dojrzałości sportowej polskiego narciarstwa, i zrozumienia istoty turystyki.

*Tonny.*





# ŁUCK NA WOŁYNIU

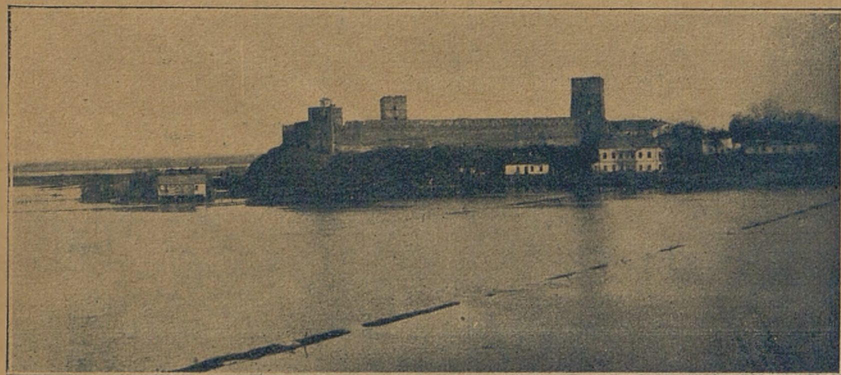
Łuck jest miastem liczącem około 30 tysięcy mieszkańców. Leży on na prawym brzegu Styru na Wołyniu i zalicza się do najstarszych miast Polski. Powstanie jego datuje się — jak podają kroniki i opowieści — w VII stuleciu. Przez te długie wieki Łuck gościł w swych murach różnych Panów. Między innemi byli tu książęta ruscy, jak Mścisław, Światosław, Jarosław,—byli także i władcy litewscy, jak Świdrygiełło — Olgierdowicz, Lubart syn Gedymina, Witold syn Kiejstuta, zaglądali również krzyżacy i tatarzy. Obecnie Łuck jest siedzibą wojewody wołyńskiego i biskupa łucko-żytomierskiego.

Posiadając tak bogatą przeszłość historyczną, Łuck posiada masę zabytków bezwzględnie godnych zwiedzenia. Najciekawszym z nich jest wspaniały zamek wybudowany przez Lubarta w XIV stuleciu. Położony na wzgórzu a otoczony wodami Styru i Głuszca, stanowił niegdyś niezdobytą twierdzę. Poza zamkiem mamy kilka bardzo starych i o bardzo ciekawej architekturze kościołów, między innemi katedrę i cały szereg starych gmachów klasztornych.

Posiadając dogodne połączenie kolejowe (kursują bezpośrednie wagony) winien być zwiedzony przez każdego turystę, jako miasto zabytków najstarszej kultury na Kresach Wschodnich.



*Zdjęcia: u góry na prawo wieża zamku, w środku katedra, na dole wieża wjazdowa zamku, u góry ogólny widok miasta, na dole ogólny widok zamku.*





*Aleksander Kamiński*

# Turystyka wśród młodzieży

## 1. WIELKIE WAGARY

1) Ciekawą jest szkoła! Tyle nowych pokazuje światów, takie szerokie otwiera horyzonty. Z historji przerabiano w klasie genezę Wielkiej Rewolucji, przyrodnik opowiadał o teorji Darwina, a doświadczenie z siarczkiem miedzi takie było trudne do zrozumienia!

Ciekawą jest szkoła. I ciekawe jest życie szkolne. Profesorowie, koledzy, łyżwy, kino... A ile radosnych godzin dają książki!

Czasem jednak szkoła męczy. Gdy mróz siarczysty skuje ziemię, śnieg lśni miljardami perełek, a niebo jest przeczysto błękitne — oh, jak ciężko usiedzieć w dusznej klasie. Chciałoby się biegać, walić śnieżkami przyjaciół i wrogów, śpiewać pełnym głosem najdziwaczniejsze melodje — a mus przykuwa do ławki, mus każe siedzieć nieruchomo. Nawet sąsiada szturchnąć nie wolno, nie wolno nawet brząkać na stalówce ulubionej melodji.

Albo gdy wiosna przyjdzie!... Et, lepiej nie pisać!

Tak. niewątpliwie ciekawą i pożyteczną jest szkoła. Ale radosne i rozkoszne są święta, ferje, wakacje. Byle tylko prędzej przyszły, jaknajdłużej trwały. No — byle były dobrze wyzyskane.

Bo z tem wyzyskaniem świąt i wakacyj jest niedobrze. Najpierw — w głowie chaos od natłoku projektów. I to, i tamto, tamto koniecznie musi być zrobione, tu pojadę, to zobaczę, tam zatańczę — o tańczyć jaknajwięcej! Tysiące projektów. Nie wiadomo, które najważniejsze, jak je posegregować, jak rozłożyć program.

I jakże często w ostatnim dniu swobody z serca wyskoczy dokuczliwy znak zapytania: czy nie można było lepiej wyzyskać tych dni?

Przyjaciele!

Piszę do chłopców, bo tych lepiej znam. Ale miłe koleżanki mogą sobie w czytaniu tych artykułów również wiele obiecywać przyjemności i korzyści.

Przyjaciele! Za chwile wyjdzie szydło z worka! — Chcę poradzić wam, jak spędzać święta i wakacje. Spędzać pożytecznie i przyjemnie. Nawet bardzo przyjemnie. Nie myślcie tylko, że rady te obejmą wszystkie wasze wolne dnie i godziny, O — nie! Tu tylko będzie *jeden* z pomysłów.

Tylko, że pomysł ten jest ciekawszy od innych. Więcej pociąga, więcej frapuje. A żebyście nie myśleli, że wypiszę wam jakąś moralną sentencję, pobożne życzenie — spróbujmy trochę poanalizować: co też może nas najwięcej pociągać.

No — zaczynamy. Skup się, przyjacielu, na chwilę i wmyśl się w wołania i pożądliwości swej duszy. Czy nie odczuwasz w sobie jakiejś dziwnej siły, jakiejś chęci do dokonania niecodziennych czynów? Czy nie odczuwasz, że jesteś mężczyzną, że jako mężczyzna chcesz, bardzo chcesz być mocnym, dzielnym, silnym fizycznie i silnym charakterem. Żeby móc władać i rządzić, łamać przeszkody, jak taran rozbijać przeciwności i ciągle iść naprzód, ciągle zwyciężać, borykać się, walczyć, zwyciężać! O Boże, ile jest we mnie męskiej siły, jakbym chciał przestrzeni i czynu! Czynu — mocnego, męskiego!

Heu! Nie wydaje mi się, żeby był zdrowym chłopak, który nie słyszał takich głosów w swej duszy!

Czy wiecie, dlaczego takim lubianym autorem jest Jack London? Dlatego, że w jego powieściach występują ludzie, którzy wyraźnie słyszą takie właśnie głosy, głosy pierwotnej żądzy czynu, walki, zwycięstwa. No — i bohaterowie Londona nie tylko wsłuchują się w te głosy—oni żyją tak, jak namiętnie żyć im każe serce.

No, a ty? A twoje otoczenie? Wy też, niewątpliwie, głosy te słyszycie, tylko że... tylko że brak wam sposobności i — rozumu, aby usłuchać tych wołań.

— E... żebym to żył w Alasce, na prerjach, albo nawet w Puszczy Białowieskiej — to bym jeszcze mógł wyprawiać brewerję! Ale w Polsce, w Warszawie, Lwowie i Kielcach — nie! Szybko by się moje przygody wyczerpały i w najlepszym razie trafiłbym do komisarjatu lub do Kasy Chorych.

Panie, tak brzydko wątpiący! Siadaj pan i nic nie gadaj pan! Jest i dziś, i nawet w Polsce — możność wykazania swoich sił do czynu, walki i zwycięstwa. Jest pewna, zaiste królewska gra. w której jak na talerzu zobaczysz swoje siły duchowe i fizyczne, poznasz — czyś mężczyzną, czy umiesz walczyć i zwyciężać.

Gra ta — to włóczęga.

Włóczęga po polach i lasach, górach i wybrzeżach morskich, przez wioski i miasteczka. Zwyczajne w ł ó c z e n i e  s i ę. Coś jakby „wagary" w wielkim stylu.

Zauważyłeś pewno, że nie użyłem cudzoziemskiego słowa: „turystyka". Słowo to jest niezrozumiałe i nic nie mówi. Raczej mówi — ale pospolicie rozumiane jest tak: właduje się pewną ilość osób do wagonów (czasem—klasę z nauczycielem), zawiezie się do Krakowa, pokaże się tym ludziom Groby Królewskie i Smoczą Jamę, potem konieczn-

nie zawiezie się ich do Wieliczki, gdzie bezwzględnie odbędzie się fotografja całej grupy,— no i znów do wagonu. Tak się pospolicie pojmuje turystykę, ale od takich rzeczy — wybaw nas Panie. Pokaraj, Panie, turystyką taką wszystkie nasze nieprzyjacioły — ale nas — wybaw i oswobódź od owych rozkoszy.

Nie... Nie taką turystykę miałem na myśli, pisząc o królewskiej grze. Myślałem o włóczędze. To też, a może nawet tylko to — jest prawdziwą turystyką. I wygląda taka włóczęga mniej więcej tak:

Z pociągu wysiada się już o kilka stacyj od rodzinnego grodu. A czasem zupełnie się nim nie jedzie. Czasem zaś jedzie się do jakiegoś upatrzonego zgóry miejsca. W każdym razie — jazda pociągiem — to wstęp do włóczęgi. Sama włóczęga zaczyna się z tą chwilą, gdy z plecakiem na grzbiecie, z ciupagą w dłoni i mapnikiem przy boku rozpoczynamy w kilku przyjaciół marsz.

Idziemy w świat. Poprzednio ułożyliśmy dokładnie marszrutę — więc mamy cel marszu. Idziemy śpiewając i gwizdżąc. Idziemy przez folwarki i wioski, przez fabryczne miasta, żydowskie mieściny, historyczne siedziby. Nocujemy na stogach, w stodołach, chałupach, w lesie, na polu, w gościnnych pokojach. Jedzenie gotujemy sami, albo pomagamy gotować gospodarzowi. Fotografujemy i rysujemy. Zwiedzamy i robimy wywiady. Zbieramy zielniki, kamyki, pocztówki. I rozmawiamy — dużo rozmawiamy.

Idziemy przez pola i lasy. Czasem podwiezie nas ktoś wozem, czasem pojedziemy łódką. Czasem zatrzyma nas dwór na polowanie, czasem pomożemy chłopu wiązać snopy. Podoba się okolica — zatrzymujemy się w niej na kilka dni; pustą jest i jałową — szybko ją opuszczamy—bodaj kolejką czy koleją. Kąpiemy się w jeziorach i rzekach, zrywamy po drodze czarne jagody i poziomki, zbieramy grzyby na kolację.

I czujnie wypatrujemy przygody. Codziennie spotyka nas wiele przygód, wiele niespodzianek — ale to drobiazgi, o których wspominać nie warto. My, my czyhamy na wielką przygodę, na wielką niespodziankę. O — przyjdzie ona, przyjdzie niezawodnie, wtedy, gdy się jej najmniej spodziewamy.

Taką oto jest włóczęga. To jest owa królewska gra. Gra — w której codziennie na kartę wystawione są twoje nerwy, twoja wola, twój charakter, wiedza i zdrowie, Taką właśnie wielką grę warto zagrać przynajmniej raz w życiu. To jest właśnie najpożyteczniejsze i najwięcej przyjemne spędzenie świąt i wakacyj.

Chłopak zdrowy, męski, bezwzględnie powinien spróbować i doświadczyć takich „wielkich wagarów“. Pozna wtedy niezawodnie swoją istotną wartość.

## 2. KRÓLEWSKA GRA.

Włóczęgostwo nazwałem królewską grą. Nazwałem je tak dlatego, że jest najznakomitszem ćwiczeniem urabiającem zdrowie, charakter i umysł. A pomyślcie sami — przecież te trzy pierwiastki stanowią o istotnej wartości człowieka!

Chcę przytoczyć kilka elementarnych prawd na potwierdzenie tezy o wszechstronności i wyjątkowej doskonałości „włóczęgostwa“, jako ćwiczenia samowychowawczego.

Najdroższym skarbem każdego człowieka jest

*zdrowie.*

O zdrowiu zaś decyduje wiele pierwszorzędnych czynników związanych przedewszystkiem z higjeną życia codziennego.

A więc — naczelnym czynnikiem oddziaływującym na zdrowie jest słońce i powietrze. Włóczęgostwo zaś wystawia człowieka w ciągu całego dnia a często i nocy na oddziaływanie czystego powietrza pól i lasów, na promienie słoneczne. Włóczęga nie zna zepsutego powietrza miejskich ulic, ani zaduchu wagonów, ani ohydnej woni benzyny, ani tumanów kurzu. Żeby zaś dać słońcu i powietrzu dostęp do największej powierzchni swego ciała, nosi na sobie włóczęga swobodną, lekką bluzę z wielkim dekoltem i podwiniętemi rękawami, oraz krótkie spodenki skautowe lub gimnastyczne, odsłaniające gołe kolana.

Drugim czynnikiem decydującym o zdrowiu— jest odżywianie. Odżywianie dobre zależy od ilości i jakości spożytych pokarmów. Jakość pokarmów na włóczęgostwie jest niewątpliwie wysoka; nie jemy podniecających, zaprawnych korzeniami, potraw miejskich, natomiast spożywamy dużo nabiału (mleka, masła), jemy dużo jarzyn — króre są jednem z najbogatszych w witaminy produktów pokarmowych, jemy wybitnie witaminowy razowy chleb.

Jakość więc pokarmów — jest dobra. A ilość? Ilość zależy od apetytu. Nikt zaś mnie nie przekona, aby zdrowy młodzieniec po kilkokilometrowym marszu na świeżem powietrzu miał zły apetyt!

Odżywianie w czasie włóczęgi jest bezwątpienia lepsze niż w mieście. Należy tylko przestrzegać normalnego trybu życia, a więc: 1) posiłki spożywać regularnie, 2) nie przemęczać się długiemi marszami.

Dalszym czynnikiem decydującym o zdrowiu jest stan organów wewnętrznych. Organy te — przedewszystkiem serce, płuca, żołądek i nerwy — mają codziennie znakomity trening w idealnych warunkach higjenicznych. Hartują się i wzmacniają. Byle tylko przestrzegać zasadniczego prawa: 1) nie przemęczać się marszami, 2) regularnie jeść, 3) regularnie spać.

Mięśnie, których rozwój wpływa na wzrost naszej siły fizycznej mają pracę nielada. Bo nogi są w ciągłym ruchu, a nogi — stanowią przecież 60% wszystkich mięśni!

Jeszcze jest pewien czynnik, mający duży wpływ na zdrowie. Mam na myśli samopoczucie wewnętrzne. Badacze dowiedli, że człowiek smutny źle trawi pokarmy; sam fakt istnienia stanu psychicznego; smutku, wpływa na ujemne wydzielanie się soków żołądkowych. I naodwrót — radosne usposobienie, dobre samopoczucie doskonale wpływa na przemianę materji.

Widziałem dużo włóczęgów; sam się włóczyłem. I, wierzcie mi, twierdzę stanowczo, że nigdy nie ma człowiek tyle radości życia, tyle humoru, tyle dobrego samopoczucia — co w czasie włóczęgi.

No — już chyba po tem wszystkiem możemy wyciągnąć wniosek, co do zdrowotnej wartości włóczęgostwa.

„Włóczęgostwo“ jest pierwszorzędną zaprawą zdrowotną, o ile się przestrzega regularnego używania posiłków i snu oraz nie przemęcza się forsownemi marszami.

(C. D. N.).

## TURYSTYKA WODNA

Turystyka wodna jest w Polsce dopiero w stanie zalążkowym. Zaledwie pierwsze nieśmiałe stawiamy tu kroki, zaledwie zaczynamy o niej myśleć, ale powodzenia nasze w tej dziedzinie są tak jaskrawe i dobitne, że mimowoli rodzącą się gałąź sportu chcielibyśmy jaknajprędzej udoskonalić i rozwinąć.

Turystykę wodną zaczęła właściwie wprowadzać młodzież.

Doskonałą ilustracją naszych możliwości na terenie sportów wodnych są tegoroczne zwycięstwa olimpijskie polskich wioślarzy i ... węgierskie przygody harcerzy z Ursynowa. O Olimpjadzie — wszyscy wiemy, o harcerzach — mniej. Chcę tę bajkową wyprawę opisać szerzej.

Przy seminarjum nauczycielskiem w Ursynowie istnieje drużyna harcerska, prowadzona doskonale przez harcmistrza pana Władysława Olędzkiego. Drużyna przed trzema laty, rozpoczęła budowę łodzi żaglowej. Brak odpowiednich funduszów, brak instrumentów, egzotyczność — jak na nasze stosunki — przedsięwzięcia spowodowały, że jolę budowali chłopcy przez dwa lata. Dosłownie dwa lata obdłubywano, wypiłowywano, heblowano i śrubowano. Nikt z ludzi poważnych nie wierzył w powodzenie utopijnych prac p. Olędzkiego.

Można więc sobie wyobrazić zdziwienie pesymistów, gdy żaglówka nie tylko, po spuszczeniu na wodę, utrzymała się, — lecz nawet zdradzać poczęła szereg pierwszorzędnych zalet. Harcerze Ursynowscy korzystali z każdego święta, aby robić na niej wycieczki, a w czasie feryj wielkanocnych i wakacyj urządzali nawet dłuższe wyprawy.



*P. Władysław Olędzki*
*Kierownik ekspedycji harcerzy*

W końcu lipca b. r. odbywały się na Węgrzech, na jeziorze Balatonie, międzynarodowe zawody skautów wodnych. Zjechało się parę tysięcy młodzieży skautowej; w obozie nad brzegiem jeziora, ponad namiotami powiewały dziesiątki bander różnych krajów, które swą młodzież wysłały na tę wielką próbę sprawności wodnej.

Przyjechali tam również i ursynowiacy, mozolnemi wysiłkami i ofiarnością urzędów państwowych wystawiając reprezentacyjną załogę wiślanych „wilków morskich“.

— Trzeba się czegoś nauczyć — opowiadał znajomym p. Olędzki. Trzeba poznać najlepsze wysiłki na terenie sportów wodnych, czynione przez młodzież narodów morskich, aby podnieść poziom naszej roboty. Przyjechaliśmy się uczyć. Patrzeć, obserwować i uczyć. Od zawodów nie uchylamy się — nie mamy jednak ambicji zwyciężania, jesteśmy bowiem nowicjuszami.

No — i rozpoczęły się zawody. Można sobie wyobrazić zdziwienie Polaków, gdy już pierwszego dnia zaczęli zajmować czołowe miejsca.

Co tu długo pisać! Na dziewięć pierwszych miejsc — drużyna harcerzy ursynowskich zdobyła siedem! Bezapelacyjnie zwyciężone zostały reprezentacje zagraniczne. Odwieczne morskie narody — Anglicy i Niemcy — zostały gdzieś na szarym końcu poza naszemi młodocianemi marynarzami, z dziada — pradziada szczurami lądowemi!

Wierzyć się wprost nie chce, gdy się słucha i czyta sprawozdania o bajecznych wynikach mazowieckich wilków, którzy sztukę żeglarską posiedli na ukochanej Wiśle, żaglując na joli własnego wyrobu!

Potencjalne możliwości w kierunku sportów wodnych mamy olbrzymie.

Niedawno miałem zaszczyt rozmawiać z p. Generałem Zaruskim — pionierem naszej turystyki morskiej.

— Panie kochany — mówił generał. Od kilku lat stykam się z hufcem harcerzy syberyjskich, którzy rok — rocznie obozują na wybrzeżach Bałtyku, pod dowództwem d-ra Jakubkiewicza. Co to za wspaniały element do służby morskiej, jakie nadzwyczajne obserwuje wyniki kilkuletniej systematycznej pracy. Z taką załogą można śmiało wyruszać w najdalszą i najniebezpieczniejszą podróż.

Opinja generała i zawody węgierskie dowodzą, że sporty wodne, a w szczególności najpożyteczniejsza ich odmiana —

sport królewski—turystyka wodna może i powinna rozszerzyć się w Polsce na największe rzesze młodzieży.

Dotychczas duże postępy w tej dziedzinie wykazuje przedewszystkiem harcerstwo, które ostatniemi laty kładzie ogromny nacisk na propagandę turystyki wodnej.

Istnieje szereg drużyn, rok — rocznie przebywających łodziami tysiące kilometrów. Taka naprzykład 39 warszawska Drużyna Harcerska urządziła w czasie ostatnich wakacyj aż cztery wędrowne obozy wodne. Dwa — z Wigier (wielkie jezioro w Suwalszczyźnie) do Warszawy po przez kanały Augustowski i Królewiecki, jeden — Wisłą z Warszawy do Gdańska i jeden Dunajem — z Wiednia do Morza Czarnego.



Naczelnictwo Z. H. P. zorganizowało kurs żeglarski na jeziorze Serwskim (Suwalszczyzna). Na rzekach całej Polski pływało kilkadziesiąt wędrownych obozów wodnych.

Ciekawem jest, że ogromnej popularności doczekał się kajak. Mała ta łódeczka na jedną lub dwie osoby, z jednem wiosłem o dwóch piórkach, jest widocznie najłatwiejszą do zrobienia i najtańszą, skoro dziesiątki drużyn harcerskich melduje swym władzom, iż na zlot wszechpolski, który odbędzie się pod Poznaniem w lipcu 1929 r. wybiera się właśnie kajakami.

Pomysłowym sposobem organizowania wędrówek wodnych, jest zwyczaj praktykowany przez młodzież szkolną—zakupywania łodzi w górze rzeki i sprzedawania jej, po odbyciu podróży, w dole.

Tak czy owak niewątpliwie w turystyce wodnej postępujemy naprzód. W braku dobrze i właściwie zorganizowanych klubów wioślarskich i instytucyj zajmujących się sportami wodnemi, zdani jesteśmy — szczególnie na prowincji — na własne wysiłki. W turystyce wodnej amatorzy mają dziewicze pole i wyjątkową możność do wykazania swej inicjatywy, pomysłowości, wytrwałości.

Dlaczego jednak o turystyce wodnej piszemy w zimie? Jaki jest sens rozważań o kajakach i żaglówkach wtedy, gdy rzeki i rzeczółki naszego kraju skuwa grudniowy mróz?

Właśnie w zimie należy czynić wszelkie wysiłki w celu przygotowania wakacyjnych wycieczek wodych. Nie czas teraz myśleć o wycieczce narciarskiej! Zapóźno już! Natomiast, jeśli chcecie wyruszyć w lecie na włóczęgę wodną — najwyższy czas zacząć przygotowania. Niezwłocznie należy rozpocząć poszukiwanie lub robienie łodzi, należy już gromadzić fundusze, opracowywać marszrutę, szykować wyekwipowanie.

Nie ulega zaś najmniejszej wątpliwości, że olbrzymie walory, jakie wędrówki wodne mają w dziedzinie rozwoju charakteru i zdrowia młodzieży — skłonią wychowawców i ogół społeczeństwa do poparcia tych imprez.

W pierwszym zaś rzędzie należy oczekiwać ujęcia patronatu nad turystyką wodną przez Ligę Morską i Rzeczną.

## Z II konkursu awjonetek

Urządzany przez LOPP po raz drugi z rzędu konkurs awjonetek wzbudził wielkie zainteresowanie wśród sfer lotniczych. Niespodziewanie duży udział uczestników, (16 maszyn) znaczny postęp w konstrukcji, rokuje, jaknajlepsze nadzieje na przyszłość.

Celem konkursów jest sprawdzenie zdolności polskich konstruktorów i wypracowanie typu wzorowej awjonetki turystyczno-sportowej, jaką naprzykład mają Niemcy w b. popularnej maszynie Klapp-Daimler.

Wyniki konkursu były nadspodziewanie dobre, bo choć żadna z maszyn nie odpowiada w całości wymaganiom aparatu sportowego, wiele z nich zbliżyło się znacznie do poszukiwanego typu.

Warunki konkursu ułożone były w ten sposób, że charakteryzowały, wartość maszyny wszechstronnie. Drogą ważenia określono ciężary własny i użyteczny aparatu, oraz ilość paliwa.

Każda awjonetka podlegała następującym próbom:

1) Długość startu i lądowania.
2) Próba wznoszenia się.
3) Szybkość i regularność lotu, lot na dystansie 180 klm.
4) Próba demontażu.

---

Krótki start i lądowanie to niezwykle ważne zalety maszyn sportowych. Pozwalają bowiem na zurzytkowanie boisk, i placów, na prowizoryczne lotniska. W próbie startu najlepiej wyszła 1 miejscowa awjonetka „Orkan“ — por. Grzmilasa (60 mtr.), w próbie lądowania „Kogut“ i „Skraba“ — Warsz Kom. Woj. LOPP, (długość lądowania po 70 mtr.). W próbie wznoszenia tryumfował por. Grzmilas osiągając na swym „Orkanie“ w 30 minut wysokość 3650 mtr. co jest wynikiem doskonałym.

Wyścig na dystansie 180 klm. (12 razy Warszawa — Piaseczno) wygrała awjonetka „Piasta“ — (K. L. Plage-Laskiewicz) w czasie 1:18:46. Średnia szybkość bez uwzględnienia wiraży 137, faktyczna około 150 cm/godz.

W próbie tej odpadła, b. ciekawej konstrukcji awjonetka koła sekcji lotniczek K. M. stud. P. W. R. W. D. — demontażu. Łatwość garażowania jest cenną zaletą awjonetki. Próba, aby uniemożliwić wcześniejsze przygotowanie składała się: z 5 minutowego lotu, na sygnał demontaż, przeprowadzenie awjonetki przez bramkę $3 \times 3\frac{1}{2} \times 10$ mtr. montaż i lot 5 minutowy.

Rekord RWD wyniósł 7 minut.

Zwycięska w ogólnej punktacji dwuosobowa awjonetka B-ci Działowskich, zużyła na ten cel 21 min. 13 sek.

Konkurs wykazał duży zapał i zdolności w kierunku projektowania tanich typów maszyn małosilnikowych.

Brak stałych treningów na tym typie maszyn nie pozwolił na zebranie dostatecznej ilości materjału doświadczalnego. Obecnie z chwilą zorganizowania stałych lotów w Ak. Aeroklubach, postęp powinien pójść b. szybkim krokiem i już wkrótce ujrzymy może polską awjonetkę turystyczną wygodną, tanią i użyteczną.

t—ny.

## Ogólnopolski zjazd automobilowy

W dniach 8 i 9 b. m. odbył się w Warszawie międzyklubowy zjazd automobilowy. W dniu 8 b. m. posiedzenia odbywały się w ścisłem gronie przedstawicieli Automobilklubu Polski oraz delegatów klubów afiljowanych. O godz. 3 po poł. dnia 9 b. m. odbyło się w gmachu Stowarzyszenia Techników walne zgromadzenie klubów z udziałem przedstawicieli władz państwowych, samorządowych, prasy, przemysłu samochodowego i różnych instytucyj społecznych. W zjeździe brało udział około 60 delegatów automobilklubów regjonalnych. Zgromadzenie zagaił prezes Automobilklubu Polski, hr. Raczyński, witając obecnego na sali dyr. Departamentu Drogowego Ministerstwa Robót Publicznych inż. Nestorowicza, prezydenta st. m. Warszawy inż. Słomińskiego oraz wszystkich obecnych gości.

Pierwszy referat wygłosił p. Janusz Regulski na temat działalności polskich klubów automobilowych w dziedzinie sportu i turystyki w roku 1928 oraz zamierzeń na rok 1929. Następny referat wygłosił hr. Roger Morstyn w sprawach drogowych i zagadnieniach ruchu drogowego.

Po referatach uchwalono szereg rezolucyj, obejmujących całokształt zagadnień rozwoju automobilizmu i turystyki, w których m. in. podniesiono:

1) konieczność budowy hoteli w okolicach wycieczkowych i obracanie na ten cel funduszy rezerwowych instytucyj publicznych, jako to zakładów pensyjnych, kas chorych, tow. ubezpieczeniowych;

2) konieczność poczynienia ułatwień w komunikacji międzynarodowej, celem ściągnięcia turystów do Polski;

3) konieczność uregulowania ruchu autobusowego na zasadach, któreby nie ograniczały inicjatywy prywatnej, lecz chroniły ją od niezdrowej i szkodliwej konkurencji, gwarantując zarazem pasażerom bezpieczeństwo, czystość i wygody;

4) konieczność utworzenia ogólnopaństwowego funduszu na budowę dróg za pomocą specjalnego opodatkowania wszystkich pojazdów o trakcji motorowej i konnej;

5) racjonalność objazdów podczas naprawy budowy dróg;

6) konieczność wprowadzenia dyscypliny jazdy i ruchu kołowego na drogach i ulicach przy udziale członków klubów automobilowych.

Ostatni zabrał głos dyr. Dep. Drogowego Min. R. P. inż. Nestorowicz, który skreślił stan i rozwój prac nad poprawą stanu dróg w Polsce. Min. Robót Publicznych poprawę w stanie dróg już stworzyło, zwrócił jednak uwagę, iż warunki, w jakich znalazła się Polska po wojnie, muszą być brane pod uwagę przy porównaniu stanu dróg w Polsce z krajami zachodniemi.

Ogólne zgromadzenie przyznało tytuł automobilowego mistrza na rok 1928 inż. Henrykowi Liefeldtowi, pozatem uchwaliło wydanie kalendarza sportowego na r. 1929.

Wieczorem w salonach Stow. Techników Automobilklub Polski wydał bankiet na cześć gości.

# KRONIKA

**Autokary.** Z początkiem przyszłego roku nadejdą dwa autokary, w całości wykonane w kraju, zamówione przez dyrekcję tramwajów miejskich. Autokary zaopatrzone będą w siedzenia skórzane, poprzeczne do osi, w tym celu, by pasażerowie znajdowali się twarzą do kierunku jazdy.

**Krynica.** Nowe źródło. W Krynicy zakończono dn. 21-go b. m. wiercenie nowego źródła, bogatego w kwas węglowy. Źródło to, nazwane „Otwór Nr. 9“, obfituje w wielką ilość wody, a razem z ujęciem i przekopaniem starych źródeł, zapewnia zarządowi zdrojowemu możność całkowitego pokrycia popytu na kąpiele w nadchodzących sezonach. Zarząd zdrojowy postanowił usunąć z nowych łazienek 55 pokojów mieszkalnych i przekształcić je na łazienki.

**O polski typ samolotu komunikacyjnego.** Jak wiadomo ministerstwo komunikacji rozpisało w r. ub. konkurs na polski typ samolotu komunikacyjnego. Niedawno odbyło się pierwsze posiedzenie sądu konkursowego, na którem P. Minister Komunikacji inż. Alfons Kühn wręczył przewodniczącemu sądu prof. Politechniki Warszawskiej p. Witoszyńskiemu projekty, które napłynęły w liczbie 8.

Sąd Konkursowy po zapoznaniu się pobieżnem z projektami wybrał na referenta p. inż. Kumana, który na posiedzeniu sądu w dniu 22 listopada zreferuje dokładnie wszystkie projekty. Projekty polskich samolotów komunikacyjnych zgłoszone zostały za pośrednictwem polskiej wytwórni samolotów, stosownie zresztą do postanowień konkursu.

**Otwarcie Muzeum Kolejowego** Ministerstwo Komunikacji zarządziło otwarcie Muzeum Kolejowego dla publiczności. Muzeum dostępne dla wszystkich będzie w niedzielę i święta od 10—14 oraz we wtorki, czwartki i soboty w godzinach od 10 do 14 za opłatą 40 gr. od dorosłych; dla uczącej się młodzieży, dzieci do lat 15 i wojskowych (szeregowych) — 20 gr. Wycieczki szkolne pod przewodnictwem wychowawców i wycieczki kolejowe w grupach nie mniej 10-ciu osób, korzystają z prawa bezpłatnego wstępu. Muzeum Kolejowe mieści się w gmachu dworca st. Warszawa-Główna w lewem skrzydle, wejście od Al. Jerozolimskiej.

**Otwarcie katolickiej wystawy obrazów i rzeźb.** Śląskie Towarzystwo wystaw i propagandy gospodarczej, które jest inicjatorem wystawy obrazów i rzeźby artystów śląskich, krakowskich, Zagłębia Dąbrowskiego i Podhala, czyni gorączkowe przygotowania do mającego nastąpić w dniu 15 grudnia b. r. otwarcia wystawy. Codziennie napływają liczne nowe zgłoszenia prac, tak, iż już dziś można żywić nadzieję, że wystawa pod każdym względem przedstawiać sie będzie pierwszorzędnie. Największą trudność, jaka się wyłoniła, t. j. brak odpowiedniej sali nadającej się na cele wystawy obrazów, pokonano w ten sposób, że „przybytek“ sztuki zaimprowizowany będzie w jedynej niestety w Katowicach odpowiedniej sali Domu Związkowego przy kościele Marjackim. Przed kilku dniami powołany został do życia komitet organizacyjny wystawy, w skład którego weszli znawcy sztuki i wybitni artyści-malarze. Wystawa trwać będzie prawdopodobnie do 31 grudnia b. r. Da ona możność najszerszym warstwom społecznym na Śląsku zapoznania się z dziełami naszych artystów a przytem ułatwi nabycie tych dzieł u źródła, z pominięciem kosztownego i szkodliwego dla sztuki pośrednictwa.

**Wyniki azjatycko-europejskiej konferencji kolejowej w Pradze.** Warszawa, 28 listopada. (Bs) Od 13 do 25 b. m. obradowała w Pradze czeskiej konferencja kolejowa europejsko - azjatycka, mająca na celu ustalenie rozkładu jazdy między Europą i Dalekim Wschodem przez Rosję. W konferencji tej wzięła udział delegacja naszego ministerstwa komunikacji, złożona z wicedyrektora departamentu eksploatacyjnego d-ra Franciszka Moskwy, jako przewodniczącego oraz radców ministerjalnych Zaborskiego i Szczyńskiego. Konferencja w Pradze czeskiej zajęła się kwestją uruchomienia transsyberyjskiego pociągu luksusowego raz na tydzień z Londynu i Paryża przez Warszawę do Władywostoku. Kwestja ta była rozpatrywana rok rocznie od roku 1925 i odkładana z roku na rok. Obecnie również została odłożona aż do ro-

ku następnego ze względu na niedojście do porozumienia między Z. S. S. R. a M. T. W. S. Stwierdzić należy, że wszystkie delegacje wezwały zarządy kolei francuskich i belgijskich do załatwienia tej sprawy, tak aby w najbliższym czasie pociąg ten można uruchomić.

Na konferencji praskiej Japonja zgłosiła wniosek o uregulowanie przesyłek ekspresowych. Konferencja ta jednak zdecydowała tę sprawę odłożyć na rok następny ze względu na ciężki problem jej rozwiązania.

Pociąg Paryż — Warszawa — Moskwa na skutek przerzucenia na linję Strzałkowską, przebiegać będzie przestrzeń Paryż—Moskwa w o wiele krótszym czasie, a to w ciągu 61 godzin, zamiast 63 i 10 min., a przestrzeń Moskwa—Paryż w ciągu 60 godz. 23 min., zamiast 63 godz. 38 min., przestrzeń Warszawa — Władywostok 9.240 km. w ciągu 8 dni 2 godz. 24 min. zamiast 14 dni jak przed trzema laty.

Ze względu na to, że pociąg transsyberyjski skierowany będzie przez Strzałków zarząd P. K. P. chcąc umożliwić podróżnym zagranicznym zatrzymywanie się w Łodzi, ustanowił jedną i tę samą cenę przez Łódź dla podróżnych, jadących na Daleki Wschód jak i przez Strzałków, co umożliwi podróżnym, mającym interesy w Łodzi, zatrzymywać się w tem mieście i nie płacić żadnych dodatkowych dopłat za przebycie przestrzeni o 60 klm. dłuższej.

Na zaproszenie Z. S. S. R. następna konferencja odbędzie się 12 listopada 1929 r. w Leningradzie.

**Warszawa—Zakopane.** Kursujący dotychczas w poniedziałki, środy i piątki w pociągu pośp. Nr. 5, odchodzącym z dworca Głównego w Warszawie o godz. 23.00 i w kierunku odwrotnym w te same dni w pociągu pośp. Nr. 6, przybywającym na tenże dworzec w Warszawie, o godz. 8.35, wagon sypialny komunikacji bezpośredniej Warszawa — Zakopane, kursować będzie codziennie; poczynając od soboty, 1-go grudnia r. b. aż do odwołania.

**Odczyty podróżnicze we Lwowie**. Tow. Geograficzne we Lwowie, podobnie jak lat ubiegłych, zorganizowało i w r. b. rewję odczytów podróżniczych. Pierwszy z nich wypełnił w dn. 23 b. m. prof. M. Siedlecki z Krakowa o „Cejlonie, kraju pereł i rubinów“. W następnych miesiącach referaty wygłoszą docent dr. B. Świderski, prof. J. Iwalnicki i prof. St. Pawłowski. Tow. prowadzi nadto układy z prof. Behounkiem i lotnikiem sowieckim Czuchnowskim (polakiem) o wygłoszenie odczytów o locie do bieguna prof. Nobilego i akcji ratunkowej.

**Polska uzyskała przepiękne groty z błyszczącego gipsu.** Oddział borszczowicki Wojewódzkiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego dokonał w ostatnich dniach otwarcia jaskiń w Krzywczu Górnem (blisko Iwania Pustego) w Małopolsce Wschodniej, które przez wiele dziesiątek lat były zasypane.

Wejście do jaskiń znajduje się pod grzbietem jaru, skąd roztacza się przepiękny widok na okolicę. Przez odkopane wejścia udała się komisja uciążliwą drogą skalistym przesmykiem, pochodzącym z dawnego potoku, podziemnego do właściwych jaskiń, leżących około 400 m. od wejścia.

Już skalna gardziel przedstawia oryginalny widok, dzięki płaszczyznom błyszczącego gipsu, z których zbudowane są całe groty. Masowo występują kryształy mleczne, sprawiające wrażenie śniegu i mieniące się w świetle przecudną skalą barw, tudzież przezroczyste bloki i płyty podobne zupełnie do szkła.

Właściwe groty, a raczej wielkie komory skalne, w głębokości prawdopodobnie około 100 m. od powierzchni, poprzedzielane ogromnemi wiszącemi ze stropu stalaktytami i sterczącemi stalagmitami i filarami o wprost bajecznych załamaniach, wywołują niezatarte wrażenie malowniczością i fantastycznością.

Komory schodzą coraz niżej i prawdopodobnie ciągną się około 14 klm. niezliczoną ilością korytarzy i chodników, tworząc olbrzymie labirynty i miejsca dawnych jeziorek podziemnych.

Dzięki budowie komór przepięknym kryształom, połyskującym na wszystkich ścianach, a głównie dzięki stalaktykom i stalagmitom stanowią groty krzywczyckie nietylko największą osobliwość ziem polskich, ale nawet jedną z większych osobliwości europejskich w tej dziedzinie.

Można przypuszczać, że jaskinie, istniejące od dziesiątków tysięcy lat, były zamieszkałe w czasach przedhistorycznych i że bliższe badania naukowe wykażą — być może — cenne wykopaliska z dawnych epok, pozostawiając szerokie pole dla archeologów, paleontologów i geologów.

**Radom.** (Od naszego koresp.) Przestroga dla samochodów. Na rzece Pilicy pod Białobrzegami są dwa mosty drewniane. Kiel. dyrekcja robót publicznych w Kielcach wydała rozporządzenie, na którego mocy zabrania się przejazdu przez mosty pojazdom z obciążeniem, wyższem ponad 5 tonn, licząc ciężar wozu z ładunkiem łącznie: autobusy bez względu na ciężar powinny przejeżdżać przez mosty bez pasażerów: jednocześnie nie mogą być na moście 2 samochody: winni przekroczenia tych przepisów karani będą administracyjnie. (Z. W.)

**Nowe pomieszczenie referatu samochodowego.** Referat samochodowy warsz. urzędu wojewódzkiego przeniesiony został z Al. Ujazdowskiej do nowego lokalu przy ul. Mokotowskiej 14. Godziny przyjęć od 10 rano do 1 g. pp. Referat uzyskał w ten sposób większy lokal ku wygodzie b. licznych interesantów, zjeżdżających z całego województwa, co ważne jest również w związku z rozpoczynającym się i niebawem corocznym przeglądem technicznym wszystkich pojazdów użyteczności publicznej.

**Wystąpienie Polskiego Tow. Geograficznego na terenie międzynarodowym.** Po opublikowaniu urzędowych wiadomości o zaginięciu Roalda Amundsena w falach Oceanu Lodowatego Polskie Tow. Geograficzne chcąc jaknajbardziej uroczyście uczcić pamięć największego podróżnika dni naszych zwróciło się do 59 towarzystw geograficznych całego świata (nie wyłączając Australji) z propozycją urządzenia uroczystej akademji w d. 14 b. m. jako rocznicy odkrycia przez Amundsena bieguna południowego. Obecnie P. T. G. zewsząd otrzymuje na swój okólnik odpowiedzi (z Meksyku nawet radjogram) zawierające uznanie dla inicjatywy polskiej, dzięki której cały niemal świat geograficzny w dniu jednym złoży hołd pamięci niestrudzonego badacza krain podbiegunowybh.

W Warszawie obchód pamięci bohaterskiego podróżnika odbędzie się również 14 b. m. o godz. 8 wieczorem w auli uniwersytetu na uroczystem posiedzeniu publicznem Pol. Tow. Geograficznego, na którem przemawiać będą prezes P. T. G. p. W. Massalski, prof. J. Loth i dyrektor P. I. M. p. A. B. Dobrowolski, towarzysz Amundsena z wyprawy „Belgiki“.

**Znakomici goście.** W tych dniach przyjechali do Polski Cenzor Polskiego Związku Narodowego w Ameryce, największej polskiej organizacji na świecie, p. adw. Sypniewski, najbardziej czynny działacz na niwie społecznej wśród wychodźctwa, oraz dwu redaktorów pism polskich na ziemi Washingtona, pp. Kurdziel i Ruszkowski. Znakomitych gości serdecznie witamy.

# GDZIE ZATRZYMAĆ SIĘ

## WE FRANCJI:



Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Al. Jerozolimskie 43, tel. 224-78.

Warunki prenumeraty: kwartalnie zł. 3,80; półrocznie zł. 7,50; rocznie zł. 14.

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 350; 1/2 — 200; 1/4 — 125. Kolorowe i zagraniczne 50% drożej.

Nakładem A. Burskiego i D. W. Slusarskiego

# Korzystajcie z komunikacji Powietrznej

## Szybko — Tanio — Bezpiecznie

### Rozkłady lotów linji powietrznych.

## „C. I. D. N. A.“

### Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej

**Rozkład Lotów** (Komunikacja codz., za wyjątkiem Niedziel)
Ważny od 1-go Października 1928 r. do 31-go Marca 1929 r.
12 g. czas francuski — 13 g. czas środk. Europ. — 14 g. czas. wsch. Europ.

| Odległość pomiędzy odcinkami Km. | Odległość Ogółem Km. | Kierunek (Czytać z góry na dół) | | Porty lotnicze | Kierunek powrotny (Czytać z dołu w górę) | | Odległość pomiędzy odcinkami Km. | Odległość Ogółem Km. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | CZE[1]) | 7.15 O | Paryż | P 16.00 | CZE[1]) | | 2757 |
| 403 | | | | | | | 403 | |
| | 403 | — | 10.15 P | Strasburg | O 12.45 | — | | |
| | | — | 10.45 O | | P 12.15 | — | | 2354 |
| 260 | | | | | | | 260 | |
| | 663 | CSE[2]) | 13.45 P | Norymberga | O 11.00 | CSE[2]) | | |
| | | — | 14.15 O | | P 10.30 | — | | 2094 |
| 272 | | | | | | | 272 | |
| | 935 | — | 16.15 P | Praga | O 8.15 | — | | |
| | | — | 8.30 O | Praga | P 16.00 | — | | 1822 |
| 279 | | | | | | | 279 | |
| | 1214 | — | 10.30 P | Wiedeń | O 14.00 | — | | |
| | | — | 11.00 O | | P 13.30 | — | | 1543 |
| 227 | | | | | | | 227 | |
| | 1441 | — | 12.45 P | Budapeszt | O 11.45 | — | | |
| | | — | 13.15 O | | P 11.15 | — | | 1316 |
| 328 | | | | | | | 328 | |
| | 1769 | — | 15.45 P | Białogród | O 8.45 | — | | |
| | | — | 8.30 O | Białogród[1]) | P 15.00 | — | | 832 |
| 330 | | | | | | | 330 | |
| | 2099 | CWE[3]) | 12.00 P | Sofja[4]) | O 13.30 | CWE[3]) | | |
| | | — | 12.30 O | | P 13.00 | — | | 502 |
| 502 | | | | | | | 502 | |
| | 2601 | — | 16.15 P | Konstantynopol[1]) | O 9.15 | — | | |
| | | CSE[2]) | 7.30 O | Białogród | P 16.00 | CSE[2]) | | 988 |
| 472 | | | | | | | 472 | |
| | 2241 | CWE[3]) | 12.00 P | Bukareszt | O 13.30 | CWE[3]) | | |
| | | — | 12.30 O | | P 13.00 | — | | 516 |
| 516 | | | | | | | 516 | |
| | 2757 | — | 16.30 P | Konstantynopol | O 9.00 | — | | |
| | | CSE[2]) | 8.45 O | Praga | P 15.45 | CSE[2]) | | 935 |
| 530 | | | | | | | 530 | |
| | 1465 | — | 12.45 P | WARSZAWA | O 11.45 | — | | |

[1]) **CZE** — Czas Zachodnio - Europejski.
[2]) **CSE** — Czas Środkowo - Europejski.
[3]) **CWE** — Dzas Wschodnio - Europejski.
[4]) Komunikacja na odcinkach Białogród - Sofja, Sofja - Konstantynopol i w kierunku odwrotnym odbywa się 3 razy tygodniowo w dnie następujące:
Kierunek Białogród-Sofja-Konstantynopol: środy, piątki i niedziele.
Kier Konstantynopol-Sofja-Białogród: poniedziałki, środy, piątki.
**O** — Odlot **P** — Przylot.

**Towarzystwo C. I. D. N. A. podejmuje się ekspedycji przesyłek do wszystkich miast, obsługiwanych przez linje lotnicze. Wszelkich informacji udz'ela biuro Towarzystwa: ul. Topolowa, LOTNISKO CYWILNE. Tetefon Dyrekcji: 110-81, Działu Handlowego: 258-13, lub Polsko - Amerykańskie Towarzystwo Turystyczne „UNIVERSAL“. Warszawa Al. Jerozolimskie 43, telefon 224-78.**

Czy wiesz, że samoloty Polskiej Linji Lotniczej codziennie przelatują przestrzeń równą połowie drogi Lindbergh'a?
Czy wiesz, że samoloty Polskiej Linji Lotniczej przebyły dotychczas drogę równą 7 podróżom na księżyc?
Czy wiesz, że samoloty Polskiej Linji Lotniczej przewiozły dotychczas 20000 pasażerów; 350000 klg. towaru i 300000 listów?

## POLSKA LINJA LOTNICZA

## „AEROLOT“

### Warszawa, Nowy Świat 24.

### ODLOT Z WARSZAWY

do Gdańska . . . o godz. 15.30
„ Lwowa . . . „ „ 15.00
„ Krakowa i Wiednia „ „ 8.00

### PRZYLOT DO WARSZAWY

z Gdańska . . . . o godz. 10.30
„ Lwowa . . . . „ „ 12.45
„ Krakowa i Wiednia „ „ 13.45

**Ceny biletów:** do Gdańska zł. 70. — Lwowa 75. — Krakowa zł. 60.—Wiednia zł. 135.—członkowie izb Ustawodawczych, oficerowie czynni i urzędnicy otrzymują 50₀/⁰, członkowie L. O. P. P. 20⁰/₀ zniżki.

**Informacje:** w Warszawie — Nowy Świat Nr. 24, tel. 9-00, lub Pol.-Amer. Towarzystwo Turystyczne „Universal“, Aleje Jerozolimskie 43, tel. 224-78. W Krakowie — Świętej Anny 4, telefon 32 - 22. we Lwowie — Jagiellońska Nr. 20, telefon 8-11, w Gdańsku — Langfuhr, tel. 431-31, Wiedniu — Tegothoffstrasse Nr. 7, tel. 71-0-84; oraz na lotniskach: w Warszawie tel. 8-50, w Krakowie tel. 25 - 45, we Lwowie tel. 22 - 75, w Wiedniu telefon 48-5-60.

## Linja Lotnicza „AERO“

### POZNAŃ, Świętego Marcina 43.

**Odlot z Warszawy** do Poznania o godzinie 13-00
**Przylot do Warszawy** z Poznania o godzinie 12-30.

**Cena biletu:** wynosi zł. 65.— Członkowie Izb Ustawodawczych, wojskowi i urzędnicy państwowi otrzymują 50⁰/₀, urzędnicy samorządowi 25⁰/₀, członkowie L. O. P. P. i inwalidzi 20⁰/₀ zniżki.

**Informacje** w Warszawie: Pol.-Amer. Towarzystwo Turystyczne „Universal“, Al. Jerozolimskie 43, tel. 224-78.

Drukarnia Kooperatywy Pracowników Drukarskich, Warszawa, Zielna 47, telefon 19-57.